KIEROWCA

PISMO ŻOŁNIERZY SŁUŻBY SAMOCHODOWEJ - WOJSK PANCERNYCH I ZMECHANIZOWANYCH

Nr 14 Warszawa, 22 lipiec 1954





10 LAT W SŁUŻBIE OJCZYZNY

Płk inż. Cezary Nowicki

Przypominamy sobie, jak przed dziesięciu laty, gdy większa część ziemi polskiej znajdowała się jeszcze pod ciężarem niewoli nienawistnych hord hitlerowskich, gdy na linii frontu bez przerwy słychać było grzmoty artylerii i wybuchy bomb, a po drogach mknęły na zachód samochody naładowane amunicją, uzbrojeniem i najrozmaitszym sprzętem wojennym, to na wyzwolonej już części naszego kraju natychmiast zawrzała entuzjastyczna praca polskich robotników, chłopów i wszystkich ludzi pracy. Kolejarze układali zniszczone tory, przedstawiciele władzy ludowej obejmowali zakłady przemysłowe, na wsi chłopi przygotowywali się do parcelacji ziemi obszarniczej. Przystąpiono do organizacji urzędów aparatu państwowego władzy ludowej. Zdrowi i młodzi ludzie tłumnie zgłaszali się do wojska, aby z bronią w ręku zemścić się faszystom za zrujnowaną Ojczyznę, za śmierć swoich krewnych i bliskich, za wszystkie krzywdy, jakich doznał naród polski od faszystowskich najeźdźców.

Na wezwanie Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego wszyscy ludzie pracy, jak jeden mąż ogarnięci niesłychanym entuzjazmem, przystąpili do odbudowy umiłowanej Ojczyzny. Na czele, jako organizator władzy ludowej, tej ogromnej, trudnej i odpowiedzialnej pracy, stała awangarda klasy robotniczej — Polska Partia Robotnicza kierowana przez niezłomnego rewolucjonistę, ukochanego towarzysza Bolesława Bieruta.

Wszystko wtedy trzeba było zaczynać od nowa. Ale naród polski nie załamał się. Walcząc u boku potężnej Armii Radzieckiej na froncie, otrzymawszy natychmiastową pomoc materialną od swego przyjaciela — Wielkiego Narodu Radzieckiego, szybko zaczął zabliźniać rany swojej matki Ojczyzny i przystąpił do budowy nowego, wolnego życia, życia społecznej sprawiedliwości i niepodległości — Państwa Socjalistycznego. Niesłychanie duże były wówczas trudności. Zakłady zniszczone, brak obrabiarek, urządzeń i narzędzi, brak transportu, surowców, brak jakiejkolwiek bazy energetycznej i wiele, wiele innych środków niezbędnych do pracy i życia. Obecnie, wszystko to pozostało daleko za nami — jako wspomnienie, ale zapominać tego nam nie wolno.

Musimy pamiętać, że wrogowie wolnego narodu polskiego, chętnie by powtórzyli taką samą napaść, gdyby nie zdawali sobie sprawy z potęgi państw demokratycznych należących do obozu pokoju, na czele których stoi Związek Radziecki.

Obecnie, po upływie dziesięciu lat, nasza ukochana Polska Rzeczpospolita Ludowa stała się potężnym państwem, posiadającym wszystkie środki potrzebne do obrony swej niepodległości. Jesteśmy świadkami, jak coraz bardziej wzrasta potęga naszego kraju, a życie narodu polskiego z każdym dniem polepsza się i staje się szczęśliwe.

Ubiegłe dziesięć lat istnienia władzy ludowej, były również okresem wspaniałego rozwoju Sił Zbrojnych narodu — ludowego Wojska Polskiego.

Zawdzięczając wytężonej pracy robotników i chłopów oraz codziennej trosce naszego Rządu i Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, zawdzięczając bezinteresownej pomocy Wielkiego Związku Radzieckiego, nasze wojsko ludowe dysponuje obecnie nowoczesną techniką wojenną i zdolne jest w każdej chwili obronić swój naród przed wszelkimi zakusami imperialistycznych awanturników.

Ubiegłe dziesięć lat istnienia ludowego Wojska Polskiego były również okresem wspaniałego rozwoju służby samochodowej, jako jednego z podstawowych czynników motoryzacji. Pamiętamy, jak na gościnnej ziemi radzieckiej powstawały polskie dywizje, korpusy i armie, a z zakładów radzieckich przysyłano nam setki transportów załadowanych pojazdami mechanicznymi najrozmaitszych typów, rodzai i przeznaczenia oraz innym sprzętem samochodowym. Pamiętamy, jak zawdzięczając bratniej pomocy Armii Radzieckiej, w Wojsku Polskim powstały kompanie, bataliony i pułki samochodowe, polowe bazy remontowe i inne polowe środki remontu i obsługi.

Młoda Służba Samochodowa odczuwała wówczas duże braki w kadrach. I tu dowództwo Armii Radzieckiej przyszło nam z pomocą. Przysłano oficerów — instruktorów, specjalistów służby samochodowej, mechaników i kierowców.

Tysiące polskich Żołnierzy skierowano na kursy kierowców, mechaników oraz do oficerskich szkół samochodowych na terenie Związku Radzieckiego.

Na całym szlaku bojowym ludowego Wojska Polskiego wszędzie były pojazdy mechaniczne. Na stanowiskach ogniowych artylerii, na pozycjach wyjściowych czołgów, na lotniskach. Przy wykonywaniu zadań bojowych przez wojska inżynieryjne, łączności i inne rodzaje wojsk i służb. Nie przeprowadzono ani jednej poważniejszej operacji bojowej, w której nie uczestniczyłyby pojazdy mechaniczne.

Obecnie Służba Samochodowa posiada najnowocześniejsze i najlepsze na całym świecie samochody i inny sprzęt — produkcji polskiej i radzieckiej, posiada najrozmaitsze urządzenia, narzędzia i materiały, zapewniające utrzymywanie na wysokim poziomie technicznym parku oraz zabezpieczające wyszkolenie swoich kadr.

Nieustanny wzrost techniki wojennej ludowego Wojska Polskiego, doskonalenie wiedzy i zdolności bojowej na bazie tej techniki stawia przed Służbą Samochodową coraz nowe i poważniejsze zadania.

Dziesiątą rocznicę powstania Polski Ludowej Służba Samochodowa, wraz z całym wojskiem, wita dużymi sukcesami w swej pracy oraz wyszkoleniu bojowym, politycznym i fachowym.

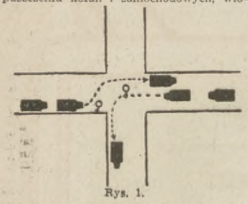
Służba Samochodowa wraz z całym wojskiem pod rozkazami ukochanego Dowódcy, Marszałka Polski Konstantego Rokossowskiego stoi i będzie zawsze stać na wysokości swego zadania, zdolna w każdej chwili wypełnić swój obowiązek wobec umiłowanej Ojczyzny — Polski Ludowej.

X LAT POLSKI LUDOWEJ

OBOZY LETNIE

Z doświadczeń na obozie letnim

Wszyscy dobrze zdajemy sobie sprawę, jak ważną jest umiejętna regulacja ruchu. Obecnie w okresie ciągłego zasilania naszej armii w sprzęt samochodowy niejednokrotnie spotykamy się z postawionym przed nami zadaniem regulowania ruchu kolumn samochodowych. Ażeby częściowo zorientować kolegów w ważności tej służby przypomnę, że w czasie ostatniej wojny niejednokrotnie od stanowczości żołnierza regulacji ruchu, od jego umiejętności i pełnego zrozumienia ważności swej funkcji, zależało wykonanie zadania bojowego. Dzięki sprawnemu przepuszczeniu kolumn samochodowych, wio-



Rys. 1.

zących amunicję, materiały pędne, lub sprzęt wojskowy, oddziały walczące na pierwszej linii mogły bić wroga i zwyciężać.

Obecnie w okresie wzmożonego szkolenia na obozie letnim musimy pogłębić i uzupełnić nasze wiadomości, dlatego też pragnę podzielić się z kolegami wiadomościami stosowanymi niejednokrotnie w praktyce w czasie ostatniej wojny.

Rysunek 1 pokazuje jak przepuszczać 2 kolumny na skrzyżowaniu dróg i nie wymaga specjalnego objaśnienia.



Rys. 2.

Rysunek 2 pokazuje spotkanie się dwóch kolumn samochodowych. Sposób ten zastosujemy jedynie w tym wypadku, kiedy kolumny mają do wykonania zadanie nie cierpiące zwłoki, ponieważ jak to widzimy na rysunku, nie bardzo jesteśmy w zgodzie z przepisami ruchu kołowego.

Pojazdy mechaniczne w natarciu piechoty

Współczesna obrona nieprzyjaciela nasycona dużą ilością środków ogniowych i odpowiednio rozbudowana pod względem inżynieryjnym, jest obroną aktywną, głęboko urzutowaną. Dla przełamania takiej obrony konieczne jest jak najściślejsze współdziałanie wszystkich rodzajów wojsk: piechoty, artylerii, czołgów, saperów, lotnictwa. Tylko przy odpowiednim współdziałaniu tych wojsk może być możliwe szybkie i zdecydowane przełamanie współczesnej obrony npla. Każdy rodzaj wojsk i służb ma przy tym określone zadanie, którego wykonanie decydująco wpływa na działanie innych rodzajów wojsk i służb. Na przykład czołgi w natarciu odgrywają rolę siły uderzeniowej, która toruje drogę do działania piechoty; piechota natomiast jest siłą, która z kolei zabezpiecza działanie czołgów, likwiduje gniazda oporu i oczyszcza teren od wroga.

Jednak zależnie od rozwoju walki szybkość posuwania się czołgów i piechoty może być różna i może nastąpić nawet taki moment, że czołgi oderwą się od własnej piechoty i będą zmuszone walczyć samodzielnie, co, oczywiście, nie będzie dla nich korzystne. Dlatego też trzeba koniecznie zwiększyć szybkość poruszania się piechoty, szczególnie po przełamaniu taktycznej strefy obrony npla.

Do tego służą pojazdy mechaniczne, transportery, samochody i motocykle. W takich wypadkach czołgi, piechota zmotoryzowana, artyleria na ciągu mechanicznym szybko posuwają się w głębi obrony npla, okrążają go, i nie dając mu możności organizować obrony niszczą go lub zabierają do niewoli.

Rola pojazdów mechanicznych jest przy tym bardzo duża, gdyż pozwala piechocie szybko posuwać się za czołgami, wspierać je swym ogniem, a tym samym działać wspólnie i z dużą siłą uderzenia. Stąd wniosek, że kierowca pojazdu mechanicznego w piechocie spełnia nowe zadania i znajdując się razem z piechurem, artylerzystą, saperem, łącznikiem na polu walki w dużym stopniu przyczynia się do pozytywnego rozstrzygnięcia jej na naszą korzyść.

Masowe zastosowanie pojazdów mechanicznych w wojsku pozwala piechocie szybko wykonywać marsze na samochodach, w dowolnych kierunkach, manewrować siłami i środkami na polu walki i szybko koncentrować siły i środki tam, gdzie nieprzyjaciel najmniej się tego spodziewa.

Szczególnie wielką rolę odgrywają pojazdy mechaniczne podczas natarcia piechoty, po przełamaniu głównego pasa obrony i jego taktycznej strefy. W tych warunkach zwiększa się szybkość posuwania naszych oddziałów i dla skoordynowanego działania ich w głębi obrony npla należy zawsze na czas podwozić piechotę w odpowiednie miejsce na polu walki. Zadanie to wykonują pojazdy mechaniczne.

Podwożenie piechoty samochodami na odpowiednie rubieże, odbywa się zawsze



Samochód osłonięty przed ogniem npla.

na rozkaz dowódców prowadzących walkę. Kolumny pojazdów mechanicznych jako etatowe wyposażenie poszczególnych oddziałów i pododdziałów, posuwają się za nimi w toku samej walki w takiej odległości, aby utrzymać łączność z pododdziałami prowadzącymi walkę. Zależnie od sytuacji na polu walki z chwilą gdy załadowanie piechoty stanie się konieczne, dowódca daje rozkaz kolumnie samochodowej, która przesuwa się na wskazane jej miejsce gdzie ładuje żołnierzy i przewozi ich w kierunkach i po drogach ustalonych przez dowódcę. Po przewiezieniu piechoty na miejsce wyładowania, z którego, po rozczłonkowaniu się, rozpocznie ona dalszą walkę, pojazdy mechaniczne rozmieszczają się w ukryciu, aby nie być narażonymi na ogień npla.

Dowódca kolumny samochodowej w zasadzie oficer służby samochodawej organizuje odpowiednią obronę i ochronę kolumny samochodowej nie zależnie od czasu, warunków terenowych i taktycznych. Maskuje ją i organizuje łączność sygnalizacyjną lub radiową z dowódcą prowadzącym walkę.

Po zakończeniu walki kolumna samochodowa na rozkaz dowódcy wyrusza na wskazane miejsce, ładuje piechotę i znów przesuwa się na wskazaną przez dowódcę rubież. Z tego wynika, że pojazd mechaniczny stał się środkiem niezbędnym dla zabezpieczenia działania piechoty bezpośrednio na polu walki.

Posuwanie się kolumn samochodowych bezpośrednio na polu walki jest zawsze zależne od wytworzonej sytuacji, sposób zaś posuwania się wskazuje dowódca prowadzący walkę.

Organizacji i obrony kolumny samochodowej podczas natarcia nie poruszam, gdyż zagadnienie to, ze względu na jego znaczenie, wymaga osobnego omówienia, które zostanie poruszone później.

W związku z tak ważną rolą jaką odgrywają pojazdy mechaniczne przy natarciu piechoty, najważniejszym zadaniem kadr służby samochodowej będzie utrzymywanie ich w stuprocentowej sprawności technicznej. Wszyscy kierowcy powinni wykorzystywać każdą wolną chwilę, aby doprowadzić swoje pojazdy do pełnej gotowości technicznej.

Każdy kierowca powinien rozumieć, że wykonuje bardzo ważne i odpowiedzialne zadanie, przewożąc piechotę, która prowadzi bezpośrednią walkę z nplem i zabezpiecza działanie innych rodzajów wojsk i służb, i że we współczesnej wojnie można osiągnąć zwycięstwo tylko przez odpowiednie współdziałanie wszystkich rodzajów wojsk i służb.

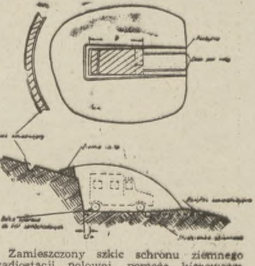
Kierowca na ćwiczeniach letnich

Sprawnie działająca łączność jest jednym z podstawowych czynników, decydujących o wzorowym wykonaniu zadań, postawionych przed wszystkimi rodzajami wojsk. Toteż na kierowcę, obsługującego pojazdy w służbie łączności, spadają odpowiedzialne obowiązki.

W czasie ćwiczeń na obozie letnim „nieprzyjacielska“ artyleria i lotnictwo stara się usilnie zniszczyć system łączności: polowe stacje radiowe i centrale telefoniczne, które umieszczone są na samochodach. Od kierowcy zatem d-dztwo wymaga zarówno najwyższej troski o stan techniczny pojazdów i gruntownego opanowania jazdy w różnorodnym terenie, jak i dokładnego zabezpieczenia pojazdu w czasie postoju przed obserwacją i ogniem „nieprzyjaciela“.

Zrozumiałe, że pośrednią przyczyną bombardowania i obstrzału może tu być wadliwe zamaskowanie węzłów łączności oraz skupienia i duży ruch samochodów. Dlatego należy szczególnie troskliwie maskować wszelkie pojazdy. I tak dla ukrycia radiostacji samochodowych wykonuje się specjalne wykopy, które należy pokryć belkami i ziemią dla ochrony przed odłamkami bomb i pocisków artylerii.

Pojazdy ruchomych środków łączności wzdłuż dróg i w rejonie ważnych punktów łączności należy okopywać jedynie przy uwzględnieniu i zamaskowaniu ruchu i w miarę możności poza głównymi drogami.



Zamieszczony szkic schronu ziemnego radiostacji polowej, pomoże kierowcom służby łączności w prawidłowym zabezpieczeniu tego ważnego sprzętu i pojazdu.

sierż. Jan Prokopowicz

obrona p.gazowa

Pragnąc należycie przygotować się do obrony p/chemicznej każdy kierowca winien dobrze znać elementarne zasady i sposoby tej obrony. Każdy marsz kolumny samochodowej czy też pojedyńczego samochodu w warunkach bojowych zawsze winien się odbywać w stanie pogotowia przeciwchemicznego. Dlatego też wszyscy kierowcy obowiązani są znać sposoby użycia broni chemicznej przez nieprzyjaciela, siłę jej działania, jak ją rozpoznać w terenie, co należy do środków obrony p/chemicznej i jak należy skutecznie bronić się przed nią, posługując się środkami obrony p/chemicznej.

Bojowe środki chemiczne dzielimy na trzy zasadnicze rodzaje w zależności od ich przeznaczenia i działania. Są to środki dymne, środki zapalające i gazy bojowe, które z kolei dzielą się na gazy: duszące, trujące, parzące i drażniące.

Najgroźniejszą bronią chemiczną są gazy bojowe (lotne i stałe), toteż omówimy pokrótce to zagadnienie.

Jednym ze stale stosowanych sposobów atakowania kolumny samochodowej środkami chemicznymi jest nieprzyjacielski nalot lotniczy. Bomby zrzucone przez samoloty napełnione środkami chemicznymi (gazami trującymi) skażają teren, sprzęt i niszczą siłę żywą. Samoloty również mogą być wyposażone w specjalne aparaty wylewne, służące do rozpylania środków chemicznych.

Jeżeli marsz kolumny będzie odbywać się w pobliżu linii frontu, to nieprzyjacielski napad chemiczny może być przeprowadzony za pomocą pocisków artyleryjskich napełnionych gazami.

Użycie broni chemicznej przez nieprzyjaciela nie będzie groźne, jeżeli każdy żołnierz będzie znał zasady obrony przed nią i ma przy sobie środki indywidualnej obrony.



Posługiwanie się matą-podściołem

Zasadniczym środkiem indywidualnej obrony p/chemicznej dla kierowcy jest maska przeciwgazowa i indywidualny pakiet przeciwchemiczny. Ponadto, zależnie od warunków i zadań wykonywanych przez kierowcę, może on mieć przydzieloną do obrony p/chemicznej odzież ochronną (kombinezon, buty i rękawice), pończochy i płaszcz ochronny, narzutkę — podściół itp.

Sprawność maski przeciwgazowej polega przede wszystkim na dokładnym dopasowaniu jej do wymiarów głowy, utrzymaniu we wzorowej czystości i na starannej jej opiece (nie zanieczyścić, nie pogiąć, nie potłuc i nie porwać).

W warunkach bojowych kierowca w drodze obowiązany jest maskę przeciwgazową i indywidualny pakiet p/chemiczny mieć zawsze pod ręką. Nie wolno, jak to się często zdarza, mieć jej pod siedzeniem samochodu. Najlepiej jest wykonać na maskę przeciwgazową półeczkę, czy też skrzyneczkę w budce kierowcy (np. przy siedzeniu). Jest to zależne od typu samochodu. W każdym razie maska przeciwgazowa musi być tak umieszczona w budce kierowcy, by nie przeszkadzając w czasie jazdy, mogła być łatwo wyjęta i szybko użyta. Sądzę, że kierowcy — racjonalizatorzy powinni nad tym zastanowić się i dać swe propozycje i pomysły. Podawanie sposobu sprawdzania i zakładania maski przeciwgazowej uważam za zbyteczne, ponieważ jest to dokładnie omówione w instrukcjach. Nie mniej jednak na obozach letnich czynności te kierowcy powinni praktycznie przerobić.

W warunkach bojowych indywidualne środki obrony p/chemicznej nosi się w następujących pozycjach:

— „marszowej“ — w warunkach normalnych;

— „pogotowie“ — przy istnieniu niebezpieczeństwa napadu chemicznego; wykonuje się na rozkaz lub sygnał „Pogotowie gazowe“. Na ten sygnał kierowca, nie zatrzymując samochodu, wyjmuje maskę przeciwgazową i przenosi ją w pozycje „pogotowie“;

— „bojowej“ — w czasie rozpoczęcia napadu chemicznego. Kierowca na rozkaz lub sygnał „Gaz“ czy też samodzielnie, po stwierdzeniu napadu chemicznego, umiejętnie i szybko nakłada na twarz maskę przeciwgazową.

Kierowca pojazdu gąsienicowego nakłakładając maskę przeciwgazową zwalnia szybkość pojazdu, kierowca zaś samochodu na tę chwilę zatrzymuje pojazd.

Maskę przeciwgazową zdejmuje się na sygnał lub komendę „Maski zdejm“. Na tę komendę kierowcy pojazdów mechanicznych zdejmują maski przeciwgazowe lewą ręką nie przerywając jazdy.

ppłk E. Pawłowski

SZKOŁA KIEROWCY



Jak oszczędzać PALIWO w LECIE

Dążenie do oszczędzania paliwa musi być cechą każdego kierowcy. Mamy w wojsku wielu żołnierzy — kierowców, którzy z miesiąca na miesiąc potrafią zaoszczędzić dość znaczne ilości benzyny, co w sumie stanowi całe tony. Kierowcy ci kochają swoją Ojczyznę i wiedzą, że każdy zaoszczędzony grosz może być użyty gdzie indziej w celu na przykład szybszej rozbudowy naszego przemysłu i podniesienia stopy życiowej ludzi pracy.

Latem warunki pracy samochodów w terenie są o tyle trudne, że niedoświadczony kierowca nie tylko że nie potrafi uzyskać oszczędności, lecz, przeciwnie, może nawet spowodować nadmierne zużycie paliwa.

Rozpowszechniony wśród kierowców pogląd, że przy szybkiej jeździe zużywa się mniej paliwa lub, że obciążenie pojazdu nie wpływa na zwiększenie zużycia paliwa, jest całkowicie błędny, jako pozbawiony wszelkich podstaw. Zasada, że „w mechanizmie niczego darmo otrzymać nie można", i w tym przypadku ujawnia się bardzo wyraźnie, gdyż wzrost obciążenia silnika jest ściśle i zawsze związany ze zwiększeniem zużycia paliwa.

Każdy z was, o ile chce zaoszczędzić paliwa, musi znać przyczyny, wpływające w ten lub inny sposób na jego zużycie. Przypomnijmy więc sobie te podstawowe przyczyny:

Szybkość jazdy. Zużyjecie najmniej paliwa, jadąc na bezpośrednim biegu z szybkością od 30 do 40 km/godz. Jazda z mniejszą szybkością zwiększa nieco zużycie paliwa, przy jeździe zaś bardzo szybkiej zużycie paliwa znacznie wzrasta (przy największej szybkości jest dwukrotnie większe).

Temperatura sinika. Sprawność silnika, jak zapewne wiecie, jest tym wyższa, im wyższa jest jego temperatura, wobec czego najwydatniejszą jest praca silnika dobrze rozgrzanego. Z drugiej jednak strony odporność oleju na wysokie temperatury jest niewystarczająca, wskutek czego silnik musi być chłodzony wodą, której temperaturę trzeba utrzymywać w granicach 80 — 90°C i nie dopuszczać do przekroczenia jej punktu wrzenia. Jasne więc jest, że jeden i ten sam silnik w stanie gorącym zużywa mniej paliwa aniżeli w stanie zimnym.

Warunki drogowe. Nie potrzebuję chyba tłumaczyć dlaczego, jadąc po dobrej i równej drodze uzyskujecie najmniejsze zużycie paliwa. Każdy z was odpowie — dlatego, że opory drogowe są wtedy najmniejsze. Słusznie. Ale z chwilą gdy wjeżdżacie na złą drogę lub w teren górzysty, opory te wzrastają i dla pokonania ich musi być zwiększony wysiłek, wskutek czego zwiększa się również i zużycie paliwa. Przy jeździe po bardzo złej wyboistej drodze, po błocie, piasku lub podmokłym terenie, silnik ma do pokonania jeszcze większe opory, a jazda w tych warunkach wymaga stosowania niższych biegów. Stąd szybkie obroty i całkowicie otwarta przepustnica mieszanki, a w rezultacie — żegnajcie oszczędności! Poza tym jazda po wyboistej drodze lub w nierównym terenie wywołuje znaczne wstrząsy. Stopa kierowcy spoczywająca na pedale przepustnicy mieszanki drga i mimowolnie naciska na pedał, w wyniku czego silnik otrzymuje częste i niepotrzebne zastrzyki paliwa z pompki przyspieszeniowej.



Przeciwny silny wiatr i deszcz nie sprzyjają oszczędzaniu paliwa

Warunki atmoferyczne. Mgła, deszcz, śliskie albo rozmiękłe drogi gruntowe oraz siła i kierunek wiatru mają poważny wpływ na zużycie paliwa. Mgła i deszcz nie sprzyjają oszczędzaniu paliwa, gdyż niedostateczna widoczność zmusza was jechać wolno (na niskich biegach) i często używać hamulców. Śliska droga powoduje poślizg kół, a rozmiękła — grzęźnięcie samochodu. Kierunek wiatru i jego siła wpływają na zwiększenie lub zmniejszenie zużycia paliwa. Przy jeździe na małych szybkościach roznice te są bardzo nieznaczne, wzrastają jednak przy szybkościach większych. Na przykład dla samochodu osobowego, jadącego z szybkością 80 km/godz. przy silnym wietrze, różnica zużycia paliwa przy jeździe z wiatrem i pod wiatr może wynieść około 2 litrów na 100 km.

Stan techniczny pojazdu mechanicznego. Zły stan techniczny pojazdu mechanicznego przyczynia się w wysokim stopniu do nadmiernego zużycia paliwa. W szczególności poważny wpływ mają tu: zbyt późny zapłon; nieszczelność zaworu iglicowego komory pływakowej gaźnika; nieszczelność zbiornika paliwa lub przewodów; zmniejszone sprężanie w cylindrach spowodowane przez wyrobienie cylindrów, tłoków i pierścieni; zanieczyszczony filtr powietrza; poślizg sprzęgła; ocieranie się bębnów o szczęki hamulcowe; niewłaściwa zbieżność przednich kół; za małe ciśnienie w dętkach itp.

Straty przy przewożeniu i tankowaniu. Straty przy przewożeniu paliwa mogą powstać wskutek nieszczelności korków w beczkach. Stosowanie drewnianych korków okręconych szmatą jest niedopuszczalne, gdyż przy wbijaniu takiego korka w beczkach powstają drobne pęknięcia przez które przesącza się benzyna, a prócz tego szmata, jak knot, wyciąga z beczki benzynę pomagając jej do wyparowania. W czasie ćwiczeń w terenie może się zdarzyć, że benzynę z beczki a następnie do zbiorników trzeba będzie nalewać wiadrem. W tym przypadku trzeba zachować szczególną ostrożność, by nie rozlewać paliwa i znać sposoby ułatwiające nalewanie. Nalewając więc do wiadra z beczki znajdującej się na ziemi, należy beczkę ustawić na wzniesieniu, a wiadro w dołku. Jeżeli beczka jest na samochodzie, to benzynę wlewa się do wiadra za pomocą gumowego węża. Wlewając benzynę do zbiornika z bańki trzeba bańkę trzymać możliwie bliżej od lejka i stanąć plecami tak, by zasłonić strumień paliwa przed wiatrem.

W. F.

(Dokończenie artykułu w nast. numerze)

RACIONALIZATOR radzi

WSKAŹNIK SPRZĘŻENIA

Podczas pobytu na obozach letnich redakcja nasza zetknęła się z kilkoma nowymi pomysłami racjonalizatorskimi — owocami pracy naszych żołnierzy i nowatorów, którzy w czasie ćwiczeń na poligonach ciągle myślą, jak lepiej i sprawniej wykonać swoje zadanie. Przykładem tego będzie usprawnienie oficera Woźniakowskiego, który skonstruował prosty przyrząd do pomiaru ciśnienia sprężania w cylindrach.

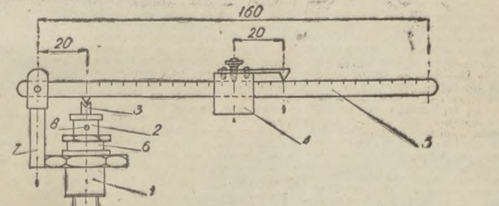
W warunkach polowych, zdarza się często, że w wyposażeniu warsztatu braknie typowego wskaźnika sprężenia, tak potrzebnego do sprawdzenia spadku lub wzrostu sprężenia w silniku. Do skonstruowania tego przyrządu oficer Woźniakowski zastosował starą zużytą świecę. Jeśli chodzi o konstrukcję przyrządu, to jest ona bardzo prosta.

Na przylutowanym do świecy wsporniku mocujemy wahadłowo w pozycji poziomej ramię z przesuwanym na nim ciężarkiem (50 g). Ramię musimy doświadczalnie wyskalować za pomocą typowego wskaźnika sprężenia. Z mechaniki wiemy, że moment działający od góry na zawór iglicowy będzie tym większy, im dłuższe jest ramię, na które działa siła ciężarka. W zależności od tej zasady będzie się układała skala na ramieniu dźwigienki. Innymi słowy, im ciśnienie w cylindrze będzie większe, tym łatwiej podniesie ono, poprzez zawór iglicowy, dźwigienkę z bardziej przesuniętym na zewnątrz ciężarkiem.

Chcąc zmierzyć sprężenie panujące w cylindrze wkręcamy zamiast świecy nasz przyrząd i stopniowo przesuwamy ciężarek na wyskalowanej dźwigience od zewnątrz w kierunku świecy. Z chwilą gdy zawór iglicowy podniesie na tyle obciążone ramię dźwigienki, że odsłoni otworek w gniazdku iglicy, przez który zacznie się wydobywać ze świstem sprężone powietrze — dokonujemy odczytu w miejscu, w którym w danej chwili znajduje się ciężarek na wyskalowanym ramieniu. W ten sposób zmierzymy sprężenie w jednym cylindrze. Postępując podobnie z innymi cylindrami można łatwo dokonać porównania i wytypować cylinder, w którym tłok lub pierścienie są szczególnie wyrobione. W warunkach polowych przyrząd ten ma dość duże znaczenie, ponieważ pozwala już naprzód stwierdzić, gdzie tkwią niedomagania powodujące spadek mocy silnika, nadmierne zużycie paliwa itp.

por. inż. J. Radomski

1 — końcówka starej świecy rozbieralnej Ø 14 lub Ø 18 mm; 2 — gniazdo zaworu; 3 — zawór iglicowy; 4 — ciężarek 50 g; 5 — skalowana dźwignia; 6 — nakrętka wewnętrzna; 7 — wspornik; 8 — otwór w gniazdku zaworu.



CHROŃ OGUMIENIE

O przedłużenie okresu używalności ogumienia obowiązany jest dbać każdy kierowca. Toteż obecnie, gdy samochody po większej części pracują w terenie, na czasie będzie przypomnieć młodym kierowcom podstawowe zasady obsługi ogumienia.

A więc:

1. Przed wyjazdem z parku sprawdzaj ciśnienie w dętkach zawsze ciśnieniomierzem.

2. Nie hamuj ostro, co powoduje poślizg kół i niszczy opony.

3. Nie dopuszczaj do nadmiernego obciążenia opon, układając w tym celu ładunek w skrzyni ładunkowej równomiernie.

4. Nigdy nie myj, a nawet nie przecieraj ogumienia naftą, benzyną lub olejem; przy tankowaniu uważaj, by płyny te nie dostawały się na opony.

5. Natychmiast usuwaj najdrobniejsze uszkodzenia opon lub dętek, by nie dopuścić do większych, często nie nadających się do naprawy.

6. Jeżeli masz nowe i naprawione opony, to nowe zakładaj zawsze na tylne koła, a naprawione na przednie.

7. Nie zakładaj na samochód opon o różnym rysunku bieżnika. Jeżeli w twoich warunkach jest to nie wykonalne, to przynajmniej dbaj, aby na zdwojonych kołach po obu stronach samochodu były opony o jednakowym rysunku bieżnika.

8. Chroń opony od promieni słonecznych, przykrywając je na dłuższym postoju matami lub brezentem.

9. Zakładając dętkę nie zapominaj przypudrować ją i wnętrze opony talkiem.

10. W upalne dni nie wypuszczaj powietrza z rozgrzanych dętek w celu zmniejszenia w nich ciśnienia.

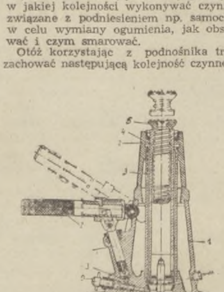
RACJONALIZATOR w polu



Podczas ćwiczeń letnich, pracując częściej w terenie, będziemy musieli niejednokrotnie korzystać z podnośnika hydraulicznego, w który wyposażony jest samochód ZIS-151. Podnośnik ten ma 5 ton nośności i zapewnia podniesienie ładunku na 300-500 mm.

Jednak, aby podnośnik działał sprawnie i w krytycznej chwili, kiedy wykonujemy powierzone nam zadanie, nie zrobił zawodu, trzeba wiedzieć, jak należy go używać, w jakiej kolejności wykonywać czynności związane z podniesieniem np. samochodu w celu wymiany ogumienia, jak obsługiwać i czym smarować.

Otóż korzystając z podnośnika trzeba zachować następującą kolejność czynności:



1 — korpus; 2 — nakrętka kapturkowa; 3 — cylinder; 4 — tłok; 5 — wkręt; 6 — tłoczek ciśnieniowy; 7 — rękojeść; 8 — zawór; 9 — iglica zamykająca; 10 — korek wlewu

1. Zakrywamy otwór przelewowy przez obracanie iglicy zamykającej 9 (patrz rys.) zgodnie z kierunkiem obrotu wskazówek zegara.

2. Ustawiamy podnośnik w żądanym położeniu, wykręcając wkręt 5 na odpowiednią wysokość.

3. Wkładamy rękojeść 7 podnośnika i poruszając nią, przepompowujemy olej pod tłok; tłok 4 zacznie przy tym się unosić.

Może się zdarzyć, że z podnośnika będziecie musieli korzystać ustawiając go nie pionowo, lecz w położeniu poziomym. W tym przypadku trzeba pamiętać, że tabliczka instrukcyjna umieszczona na jego korpusie musi być skierowana w górę. W celu opuszczenia podnośnika wolno obracamy iglicę zamykającą 9 w kierunku przeciwnym obrotom wskazówek zegara. Dobrze jest podkładać pod podnośnik deski; zmniejsza to nacisk jednostkowy na grunt i podstawa podnośnika nie grzęźnie w miękkim lub sypkim gruncie.

Moze również się zdarzyć, że po dokładnym wykonaniu czynności podanych w punkcie 1, 2 i 3 poruszacie rękojeścią, a podnośnik nie unosi samochodu na potrzebną wysokość, chociaż wiecie, że jest szczelny i sprawny. Wtedy przestańcie poruszać rękojeścią, bo i tak nie będziecie mieli z tego żadnej korzyści, a czas ucieka, tylko sprawdźcie czym prędzej p. ziom oleju w korpusie podnośnika. Olej powinien sięgać krawędzi otworu wlewu. Wlewając olej pamiętajcie, by tłok 4 podnośnika był całkowicie opuszczony, sam podnośnik znajdował się w poziomym położeniu, a tabliczka instrukcyjna była zwrócona w dół.

Jeżeli podnośnik nie działa sprawnie, przyczyną czego może być jedynie przedostanie się do niego powietrza, trzeba możliwie prędzej dociągnąć dławik tłoczka ciśnieniowego 6, odkręcić iglicę zamykającą 9 i dwa — trzy razy całkowicie unieść i opuścić tłok 4 podnośnika.

Do podnośnika powinien być stosowany olej wazelinowy. Do podnośnika nie wolno wlewać nieprzefiltrowanego oleju. Smarować podnośnik trzeba również tym smarem i nie używać żadnych innych płynów, które mogą uszkodzić skórzane i gumowe uszczelniacze, gdyż tłok podnośnika uszczelniony jest gumową tuleją, a między nią a tłokiem znajduje się skórzana podkładka obrócona do gumy gładką powierzchnią skóry.

Widzicie więc, że umiejętne korzystanie z podnośnika jest konieczne, gdyż w drodze skróci wam czas podnoszenia samochodu i nie znajdziecie się w bezradnym położeniu, a będziecie wiedzieć, co należy czynić, jeżeli podnośnik chwilowo odmówi posłuszeństwa.

Stefan L. Strzałkowski

Nasze osiągnięcia



10 lat Polski Ludowej to dziesięć lat nowego, radosnego życia, które swą twórczą pokojową pracą — wysiłkiem mózgów i rąk, buduje cały nasz naród. Dziś, po dziesięciu latach władzy ludowej w Polsce, możemy stwierdzić i bezpośrednio przekonać się, że nie ma takiej dziedziny gospodarczej, społecznej czy politycznej w naszym życiu, która nieprzeobraziłaby się na lepsze i nierozwijała w nowym, socjalistycznym duchu. Nasz ustrój, w którym zniknął raz na zawsze wyzysk człowieka przez człowieka, a troska o każdego obywatela stała się najwyższym nakazem i obowiązkiem, sprawił, że życie każdego z nas może się rozwijać tak wspaniale, że stało się ono piękniejsze i lepsze, dając wszystkim obywatelom naszej ludowej Ojczyzny coraz więcej radości.

Jednym z licznych przykładów potwierdzającym tę oczywistą prawdę jest chociażby obecny rozwój naszego ludowego sportu, który, dzięki wydatnej opiece ze strony państwa, daje nam dużo zadowolenia i radości, rozwija w nas kulturę fizyczną, hart i wytrzymałość, a jednocześnie sprawia, że państwo nasze ma dziś tysiące i miliony bardziej zdolnych do pracy i obrony obywateli.

Toteż nasz sport ludowy, dzięki troskliwej opiece partii i rządu, rozwija się nieustannie, a zawodnicy polscy uzyskują we wszystkich dyscyplinach coraz lepsze wyniki. Kwoty preliminowane w budżecie państwowym na rozwój naszego sportu są coraz wyższe. I tak w ciągu ostatnich sześciu lat wydatki na budowę urządzeń sportowych, sprzęt, kadrę instruktorską, szkolenie sportowe itp. zwiększyły się przeszło dwudziestokrotnie. W oparciu o sportowy aktyw społeczny Związków Zawodowych rozwinęły szeroko swoją działalność zrzeszenia i kluby sportowe, krzewiące kulturę fizyczną wielotysięcznej rzeszy naszej młodzieży i starszych.

Również wszechstronnym poparciem ze strony rządu i partii cieszy się sport motorowy w naszym kraju. Minęły bezpowrotnie czasy, gdy dla uprawiania tego pięknego sportu, jak to miało miejsce u nas przed wojną, a obecnie w krajach kapitalistycznych, trzeba było fortun zamożniejszych fabrykantów czy ziemiaństwa. O tym, czy jakiś zawodnik będzie startował i osiągał sukcesy decyduje dziś nie grubość jego portfelu, lecz prawdziwe zdolności, jako zawodnika i umiejętności, jako mechanika - kierowcy. Stało się to m. in. możliwe, dzięki wprowadzeniu do motorowych imprez sportowych zarówno motocyklowych jak i samochodowych, olbrzymiej ilości sprzętu społecznego, zakupionego przez państwo. Sprzętem tym, doskonałymi motocyklami i samochodami produkcji własnej i krajów demokracji ludowej, dysponują poszczególne zrzeszenia sportowe bądź organizacje społeczne, jak Polski Związek Motorowy, czy Liga Przyjaciół Żołnierza. O przyznaniu pojazdu zawodnikowi decydują tu wyłącznie wyniki uzyskane przez niego na treningach oraz imprezach motorowych.



W walce o wyścigowe mistrzostwa Polski startują najszybsze motocykle. Na zdjęciu: W. Puzio i J. Dąbrowski na trasie wyścigu ulicznego w Szczecinie.

W ten sposób nieustannie rośnie ilościowo i podnosi swe kwalifikacje wielotysięczna rzesza kierowców i motocyklistów. Mając nowoczesny sprzęt oraz zapewnione dogodne warunki startów i treningów, nasi motocykliści z roku na rok podnoszą swój poziom kultury technicznej, doskonalą swą umiejętność jazdy w najtrudniejszym terenie oraz biją rekordy szybkości na szosach i torach żużlowych.



Dziesiątki tysięcy widzów emocjonuje się rozgrywkami Ligi Żużlowej. Na zdjęciu: zawodnicy CWKS-u i Spójni na torze we Wrocławiu

Ale nie bądźmy gołosłowni. Gdy oto w roku 1949 mieliśmy niespełna 12 tysięcy zrzeszonych sportowców motorowych, to dziś, po pięciu latach, ilość ich przekroczyła już 38 tysięcy i wzrasta z każdym miesiącem. W sprzęt społeczny w roku 1949 były zaopatrzone sekcje motorowe zaledwie w 16%, natomiast w r. b. 98% sprzętu, tj. motocykli wyczynowych i sportowych samochodów naszych kół jest własnością społeczną.

Ciekawe jest również zestawienie nowoprzeszkolonych członków przez Sekcje Motorowe zrzeszeń sportowych i organizacji społecznych, którzy otrzymali pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych. Otóż, gdy przed pięciu laty społeczne kursy motorowe kończyło miesięcznie 60—70 kierowców, dzisiaj prawa jazdy otrzymuje miesięcznie ponad 1000 nowicjuszy! W tak szybkim tempie rosną więc młode kadry naszej motoryzacji — coraz to nowe tysiące ludzi siadają za kierownicę samochodów, aby uzyskane w organizacjach sportowych kwalifikacje i wiedzę fachową zużytkować w pracy dla państwa, w służbie transportu samochodowego będącego ważnym ogniwem naszej socjalistycznej gospodarki.

Jednakże mało jest zdobyć jedynie sztukę prowadzenia pojazdu mechanicznego. Swoje umiejętności trzeba nieustannie podnosić, stale iść naprzód i lepiej opanowywać swoją specjalność. Możliwości ku temu dostarczają, jak rok długi, liczne imprezy motorowe, rozgrywane we wszystkich kategoriach motocykli i samochodów w całym kraju. Ku temu służą kierowcom samochodowym, odbywające się od pięciu lat Jednodniowe Jazdy Konkursowe, z których po trzech eliminacjach wyłania się rokrocznie mistrz Polski — najlepszy kierowca w danej klasie maszyn. Również samochodowe Jazdy Obserwacyjne w dzień i w nocy, odbywające się latem i zimą przyczyniają się wydatnie do podniesienia kwalifikacji naszych kierowców. Trzeba tu z uznaniem podkreślić, że dzięki specjalnemu zezwoleniu prezesa Rady Ministrów, start na samochodach państwowych został umożliwiony wszystkim kierowcom. Toteż swym przodownictwem pragną oni zasłużyć na wzięcie udziału w tych pożytecznych imprezach motorowych, aby potem z kolei przenieść zdobyte doświadczenia do codziennej pracy za kierownicą.

W imprezach motocyklowych ilość wszelkiego rodzaju zawodów została w porównaniu z sytuacją sprzed pięciu lat zwiększona w trójnasób. Mamy więc w ciągu całego roku walki o tytuły mistrzowskie w kategorii raidowej, a w tym mistrzostwa patrolowe oraz indywidualne. Jak wiadomo, do mistrzostw patrolowych oprócz jazdy terenowej z odcinkami obserwowanymi zaliczone jest wykonanie prób wojskowo-technicznych, jak: strzelanie, rzut granatem, jazda w masce p/gazowej, jazdy w bród, wykonanie meldunków itp. Organizacją tego typu raidów zajęła się na stałe Liga Przyjaciół Żołnierza ze swym Centralnym Klubem Motorowym na czele. Trzeba przyznać, że rozgrywane już drugi sezon raidy patrolowe cieszą się dużym zrozumieniem i doceniane jest ich znaczenie. Dzięki nim zawodnicy stają się bardziej wszechstronnymi sportowcami, rozwijając przede wszystkim ważne, z punktu widzenia obronności kraju, umiejętności. Toteż na starcie raidów patrolowych widzimy już coraz więcej i coraz lepszych zawodników. Uczą się oni również jazdy zespołowej, wspólnego pokonywania trudów oraz usuwania uszkodzeń, uczą się zgranej pracy w zespole, którego wspólnym celem jest zwycięstwo całego patrolu.

W roku bieżącym w kat. raidów patrolowych prowadzą zdecydowanie zespoły CWKS-u w klasie maszyn 250 i 350. Daje to nam pewne nadzieje, że w obecnym „Raidzie Dziesięciolecia" rozgrywanym przez najlepsze zespoły z całego kraju, jako raid patrolowy, motocykliści wojskowi zajmą najlepsze, punktowane miejsca.

Poważny jest również dorobek naszych raidowców w indywidualnych rozgrywkach do mistrzostw Polski. Tu zasługuje na podkreślenie fakt dużego urozmaicenia odbywających się imprez terenowych. Mamy więc raidy obserwowane, wyścigi terenowe (motokrosy) i ciężkie raidy terenowe. Dopiero najwyższa suma punktów uzyskana w tych imprezach pozwala na zdobycie tytułu mistrza Polski. Rozgrywane rokrocznie mistrzostwo raidowe wyłoniły doborową czołówkę zawodników, którzy nie tylko czują się pewnie na najtrudniejszych trasach krajowych, lecz skutecznie współzawodniczą z motocyklistami z zagranicy. Dowodem tego było w roku ub. zdobycie przez polskich raidowców na słynnej międzynarodowej „Sześciodniówce" w Czechosłowacji drugiego miejsca przed zespołami Holandii, Włoch, Anglii, Danii, Szwecji i innych krajów. Również w roku bieżącym nasi motocykliści potwierdzili swą wysoką klasę zwycięstwem nad zespołami Czechosłowacji w wyścigu terenowym pod Warszawą (patrz „Kierowca" Nr 13 str. 8).

Jeżeli chodzi o dorobek sportu motorowego w kategorii wyścigowej, to na podkreślenie zasługuje fakt wprowadzenia przez naszych, po większej części młodych zawodników, wielu motocykli własnej konstrukcji bądź maszyn fabrycznych z gruntownymi przeróbkami. Tego rodzaju wyczynowych motocykli spotykamy coraz więcej na starcie eliminacji do wyścigowych mistrzostw Polski. Mało tego są to przeważnie maszyny udane, zajmujące czołowe miejsca, rozwijające często większe szybkości niż modele fabryczne. Do takich udanych maszyn trzeba zaliczyć 250-tkę zbudowaną przez braci Koprowskich z Krakowa o nazwie „M i ZK" oraz motocykl Wyporka z Warszawy, doskonałe 125-tki sekcji motorowej AZS z Gliwic, „setkę" Malcherka z Poznania i wiele innych.

Tu dopiero widzimy, jak silnie potrafi oddziaływać na motocyklistów sport motorowy, zmuszając ich do żmudnej pracy konstrukcyjnej i warsztatowej w celu uzyskania na trasie lepszego wyniku. Tak właśnie sport motorowy pozyskał liczne nowe talenty dla pracy nad rozwojem polskiej motoryzacji. Udowodnił on, że nasza młodzież ma duże zdolności i zamiłowanie w pracy przy sprzęcie motorowym, a jednocześnie dał jej możność dalszego rozwoju kultury technicznej w warsztatach sekcji klubowych. Dzięki temu zabezpieczona została również stała współpraca sportu motorowego z naszym młodym przemysłem motoryzacyjnym. Badając bowiem i ubezpieczając posiadany sprzęt motorowy zawodnicy przekazują wiele cennych doświadczeń zakładom produkującym krajowe motocykle. Dzięki m. in. temu są one coraz lepsze, coraz bardziej nowoczesne i powstają zupełnie nowe typy. To przecież nasi najlepsi motocykliści, jak St. Brun, J. Jarkowski, W. Szarle, A. Żymirski i inni „objeżdżali" również prototypy nowych maszyn „Junak" i „MO-6". Ich doświadczenie i praca włożona została w produkowane nowe polskie maszyny.



Na motocyklu własnej konstrukcji startuje w najtrudniejszych imprezach terenowych R. Karkuciński (ZS „Budowlani"), osiągając często lepsze wyniki niż zawodnicy na maszynach fabrycznych. Na zdjęciu: Karkuciński pokonuje odcinek obserwowany.

W ten sposób rośnie w naszym kraju znaczenie sportu motorowego — sportu nie tylko rozwijającego ważne zalety i umiejętności kierowcy, lecz i współpracującego z przemysłem motoryzacyjnym. Imprezy motorowe organizowane z coraz większym rozmachem, cieszą się pełnym poparciem władz, a publiczność wita naszych motocyklisów na trasie imprez motorowych z ogromnym zainteresowaniem.

Ludność naszych miast i wsi zrozumiała, że odbywające się imprezy, to niebezcelowe, jak niegdyś przed wojną, spalanie benzyny, ale skuteczna szkoła nowych kadr motoryzacji polskiej. Każdy bowiem obywatel naszego państwa zrozumiał już, że aby mieć silną gospodarkę, należy ze wszechmiar rozwijać motoryzację w kraju.

Jednakże pełna motoryzacja kraju, to nie tylko przemysł dający coraz nowe pojazdy mechaniczne, ale również ludzie — pełnowartościowe kadry mechaników - kierowców, w których ręce dostaje się ten nowowyprodukowany sprzęt. Takich wykwalifikowanych kierowców i mechaników, oddanych całym sercem sprawie rozwoju motoryzacji w Polsce, daje już, z każdym miesiącem coraz więcej, nasz sport motorowy. Szkoli on ich i wychowuje. Hartuje i zapala do pełnego oddania pracy przy sprzęcie motorowym. Tworzy z nich żelazny kapitał polskiej motoryzacji — pełnowartościowe kadry. I to jest największym osiągnięciem w dziedzinie sportu motorowego, z jakim przychodzi on na 10-lecie Polski Ludowej.

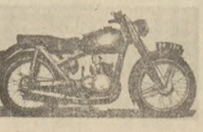


Przeglądem osiągnięć sportu motorowego w wojsku była zeszłoroczna Spartakiada WP, na której żołnierze - motocykliści startowali w raidzie patrolowym i motokrosie. Na zdjęciu: zawodnicy przed defiladą.

NAJNOWSZE MOTOCYKLE POLSKIEJ PRODUKCJI

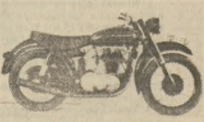
Realizując uchwały II Zjazdu Partii przemysł motoryzacyjny wyprodukował prototypy nowych motocykli, które stanowią dalszy krok w ich rozwoju konstrukcyjnym i służyć będą dziesiątkom tysięcy ludzi pracy oraz sportowcom.

Na rys. 1 widzimy motocykl WFM 06. W celu ułatwienia jego prowadzenia oraz dla wygody motocyklisty wprowadzono uresorowania przedniego i tylnego koła za pomocą nowoczesnych widełek teleskopowych o znacznym skoku. Ponadto motocykl posiada wygodne dwuosobowe siodełko oraz bardziej ku górze umieszczoną kierownicę. Silnik o pojemności 123 ccm i mocy 5 KM zużywa 3 l paliwa na 100 km; maksymalna szybkość wynosi 75 km/godz.



Rys. 1. Motocykl WFM-06.

Drugim typem motocykla krajowej produkcji, który ukaże się w niedługim czasie na rynku jest motocykl „Junak"-350 ccm (rys. 2) również z uresorowaniem przedniego i tylnego koła i wygodnym dwuosobowym siodełkiem. Czterosuwowy, jednocylindrowy, górnozaworowy silnik tego motocykla o pojemności 350 ccm i mocy 17 KM zużywa 3 l paliwa na 100 km i rozwija maksymalną szybkość 100 km/godz. Skrzynka biegów czterobiegowa, sterowanie nożne i ręczne. Motocykl „Junak" przewidziany jest do masowego wykorzystania jako środka łączności oraz dla prywatnego użytku ludzi pracy. Próby przeprowadzane z prototypami motocykli WFM-06 i „Junak"-350 ccm dały dobre wyniki. Obecnie trwają jeszcze prace stylizacyjne motocykli.



Rys. 2. Motocykl „Junak"-350 ccm

„KIEROWCA" Wyd. Szefostwo Służby Samochodowej MON. Redaguje zespół. Adres Redakcji: Warszawa, Królewska 1, tel. 820-30 wew. 18-23
Administracja: Warszawa, ul. Grzybowska 77, Konto PKO 1-91000, Zdjęcia w numerze: WAF, Zakł. Graf. Wyd. MON, W-wa, Zam. 1199 CW 18308

KIEROWCA

PISMO ŻOŁNIERZY SŁUŻBY SAMOCHODOWEJ WOJSK PANCERNYCH I ZMECHANIZOWANYCH

Nr 14 Warszawa, 22 lipiec 1954



WZOROWI KIEROWCY

Liczba „Wzorowych Kierowców" w naszych oddziałach i pododdziałach stale rośnie. I tak w ostatnich dniach grono ich powiększyło się znów o 50 „Wzorowych Kierowców" Wojsk Lotniczych. Czterej kierowcy, których sylwetki dziś przedstawiamy należą do najlepszych spośród nich.



Wzorową służbą i szczególną dbałością o powierzony mu samochód wyróżnia się plut. Izdebski Józef. Kierowca ten, dzięki mistrzowskiemu opanowaniu swej specjalności i starannej obsłudze uzyskuje znaczne oszczędności w paliwie i ogumieniu. Ostatnio np. przedłużył okres używalności dwóch opon swojego samochodu o 3000 km, a trzech innych o 8000 km. Postępowaniem tym daje dowód zrozumienia zadań, jakie przed całym narodem postawił II Zjazd PZPR.



Cenionym w oddziale specjalistą i wzorowym kierowcą jest również st. szer. Mendrzyk Mieczysław. Posiadając szeroki zakres wiedzy fachowej Mendrzyk nie tylko stara się, aby jego pojazd zawsze był sprawny technicznie, ale służy radą i pomocą także innym kierowcom. Za taki stosunek do ludzi i sprzętu ceni go dowództwo.



Żołnierzem, z którego wzór może brać każdy kierowca jest szer. Pek Józef. Wzorowy ten żołnierz i wyróżniający się w pracy społecznej ZMP-owiec ma na koncie swoich osiągnięć, poza znacznymi oszczędnościami paliwa i ogumienia, 6 pochwał służbowych i dyplom za wzorową służbę, nadany mu przez Zarząd Główny ZMP. Toteż chlubią się nim żołnierze pododdziału, a dowódca stawia go często za wzór



Szer. Szczęśniak, kierowca samochodu Gaz-51, zawód swój zdobył dopiero w wojsku. Mimo to jest już obecnie wyróżniającym się w pododdziale. W wyniku umiejętnej jazdy i pieczołowitej troski o wóz stale oszczędza paliwo i ogumienie. Potrafił też przedłużyć okres międzynaprawczy swojego samochodu. Poza tym znany jest z czynego udziału w pracy społeczno-politycznej na terenie swego oddziału.

SŁUŻBA praca SZKOLENIE

Ppłk. B. Barycki

Być żołnierzem ludowego Wojska Polskiego, obrońcą zdobyczy ludu pracującego miast i wsi, jest wielkim zaszczytem dla każdego obywatela Polski Ludowej.

Żyjemy i pracujemy w okresie, kiedy z jednej strony imperializm anglo-amerykański rozpętuje nową pożogę wojenną, formuje różnego rodzaju „bloki i bloczki", aby tym samym rozpocząć nową wojnę przeciwko Związkowi Radzieckiemu i krajom demokracji ludowej, z drugiej zaś strony obóz pokoju na czele ze Związkiem Radzieckim i krajami demokracji ludowej buduje w swych krajach komunizm i socjalizm, walcząc o pokój na całym świecie.



Kadry służby samochodowej nieustannie doskonalą i pogłębiają swój zasób wiedzy fachowej. Nasi żołnierze dobrze wiedzą, że technika ciągle idzie naprzód, a zatem stanąć w miejscu oznaczałoby cofać się. Na zdjęciu: przyszli oficerowie służby samochodowej podczas zajęć.

Największym zaszczytem dla każdego obywatela obozu pokoju jest bronić pokojowego budownictwa. Ale, żeby bronić pokoju na całym świecie, aby zmusić agresorów do zaniechania rozpętania nowej pożogi wojennej, a w razie napaści na naszą Ojczyznę zadać mu odpowiedni cios, trzeba, by każdy żołnierz naszego wojska umiał doskonale władać swoją bronią, aby dobrze opanował regulaminy i całą sztukę wojowania. Toteż każdy żołnierz ludowego Wojska Polskiego powinien być przodownikiem dyscypliny, wyszkolenia bojowego i politycznego, powinien nienagannie wykonywać swe obowiązki, jakie ciążą na nim, jako na obrońcy Ojczyzny budującej socjalizm.

Wszystkie ważne cechy i zalety żołnierskie osiąga się jednak nie przypadkowo, lecz wyrabia je systematycznie ciężką, żmudną pracą i nauką. Zasada ta odnosi się w całości również do żołnierzy służby samochodowej. Specyfika naszej służby wymaga, aby każdy kierowca lub specjalista samochodowy był przede wszystkim żołnierzem, którego wyszkolenie pod względem wojskowym, politycznym i fachowym znajduje się na najwyższym poziomie.

Naród polski pod przewodnictwem Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej i jej Pierwszego Sekretarza tow. Bolesława Bieruta święto swoje spotyka wielkimi osiągnięciami w życiu politycznym, gospodarczym i społecznym. Żołnierze ludowego Wojska Polskiego, jako część składowa narodu, pod dowództwem wiernego syna klasy robotniczej, bohatera spod Moskwy, Stalingradu, Kurska, Warszawy i Gdańska Marszałka Polski Konstantego Rokossowskiego święto narodu Polskiego — 10 rocznicę powstania Polski Ludowej spotykają również nowymi osiągnięciami w służbie, pracy i szkoleniu. Na przykład w naszej służbie w pododdziale, w którym dowódcą jest przodujący oficer, wychowanek ludowego Wojska Polskiego, ppor. S. wszyscy żołnierze-kierowcy, podczas sprawdzania, wykazali się dobrą znajomością regulaminów i przepisów wojskowych, umiejętnością władania bronią oraz doskonałym opanowaniem zasad eksploatacji i konserwacji pojazdów mechanicznych.

W ciągu krótkiego okresu eksploatacji pojazdów mechanicznych, nawet w najbardziej trudnych warunkach terenowych, kierowcy pododdziału ppor. S. zaoszczędzili 400 kg materiałów pędnych i smarów. W pododdziale tym dyscyplina stoi na bardzo wysokim poziomie dowodem czego jest to, że żołnierze-kierowcy nienagannie i z wielkim zamiłowaniem wykonują swoje obowiązki służbowe i nie mają żadnych wypadków samochodowych. Pododdział ten w zupełności zasługuje na miano przodującego.

Pododdziałowa organizacja ZMP troskliwie pomaga pporucznikowi S. w wychowaniu i szkoleniu żołnierzy. Na jednym z zebrań członek ZMP, szeregowy Nowotny powiedział: **„Wzorując się na naszej bohaterskiej klasie robotniczej, która pod wodzą Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej z powodzeniem buduje szczęśliwą przyszłość, my, żołnierze ludowego Wojska Polskiego, będziemy jeszcze bardziej pogłębiać swoją wiedzę wojskową, polityczną i fachową. Wojsko dało nam możność stać się dobrymi specjalistami, poznaliśmy doskonały sprzęt samochodowy i w dowód uznania dla naszej ukochanej ludowej ojczyzny, spotkamy wielkie święto narodowe 22 lipca — 10 rocznicę powstania Polski Ludowej — wzorowym ekploatowaniem sprzętu samochodowego, wzmożoną walką o oszczędność materiałów pędnych i smarów, walką o przedłużenie międzynaprawczych przebiegów pojazdów mechanicznych".**

Wezwanie żołnierza-kierowcy szer. Nowotnego wszyscy zebrani podchwycili z wielkim entuzjazmem i obecnie walczą skutecznie o to, aby święto 22 lipca spotkać jak największymi osiągnięciami w dziedzinie oszczędności.



Troska i dbałość o powierzony ludowemu wojsku sprzęt samochodowy jest nieodłączną cechą każdego żołnierza - kierowcy. Udowodnione to zostało podczas licznych inspekcji i przeglądów samochodowych w oddziałach, a przede wszystkim w codziennej pracy i użytkowaniu pojazdów mechanicznych naszego wojska. Na zdjęciu: scena z przeglądu samochodowego w N-tym oddziale. Komisja z oficerem Kowalewskim na czele sprawdza stan techniczny samochodu szer. Tomali.

Każdy żołnierz naszej służby dobrze rozumie, że jest jedną z tych cząsteczek, z których składa się cały organizm wojskowy, i że wraz ze swym pojazdem mechanicznym zabezpiecza szkolenie i pracę kolegów innych rodzajów wojska.

Służba samochodowa w ludowym Wojsku Polskim zajęła należne jej miejsce, gdyż wojsko nasze, dzięki wysiłkom klasy robotniczej, stało się wojskiem zmotoryzowanym. Samochód, traktor i motocykl stanowią dziś środek niezbędny do życia i działania naszego wojska.

Dlatego też żołnierze służby samochodowej jak i żołnierze całego Wojska Polskiego, dokładają wszelkich starań, aby święto 22 lipca 1954 roku — 10 rocznicę powstania Polski Ludowej — spotkać tak, jak to przystało na wiernych i oddanych synów swej Ojczyzny, na prawdziwych obywateli Polski Ludowej.



Na ćwiczeniach letnich żołnierze-kierowcy doskonalą i uzupełniają praktycznie swą wiedzę wojskową, pogłębiają współpracę z żołnierzami innych rodzai wojsk i służb. Na zdjęciu: pododdział służby łączności na ćwiczeniach, które miały pomyślny przebieg m. in. dzięki wzorowej pracy żołnierzy-kierowców

Przebywając obecnie na obozach letnich żołnierze służby samochodowej, w warunkach najbardziej zbliżonych do bojowych, pogłębiają swoją wiedzę wojskową, polityczną i fachową. Ucząc się i doskonaląc umiejętności prowadzenia pojazdów mechanicznych w trudnych warunkach terenowych, wyrabiają w sobie hart i wytrzymałość fizyczną, uczą się bezbłędnie zabezpieczać szkolenie swych pododdziałów, a tym samym podnoszą ich gotowość bojową.

Wszyscy żołnierze, a więc i żołnierze służby samochodowej szkoląc się na obozach letnich, przygotowują się do trudnego życia żołnierskiego. Święto 22 lipca, jako 10 rocznica powstania Polski Ludowej dodaje im siły i chęci w osiągnięciu jak najlepszych wyników w służbie, pracy i szkoleniu.

10 LAT MOTORYZACJI



W tym roku, jak corocznie, naród nasz będzie obchodził szczególnie uroczyście dzień 22 lipca jako święto narodowe. Dzień 22 lipca 1944 roku, jest bowiem datą przełomu w naszej historii, datą zapoczątkowania nowego życia naszego narodu, datą powstania Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Przez miniony okres dziesięciolecia władzy ludowej Ojczyzna nasza zmieniła swoje oblicze; z biednego, zacofanego kraju przemieniła się w bogaty, przemysłowo - rolniczy kraj. Mozolna i pełna poświęcenia praca polskiego robotnika, chłopa i inteligenta prowadzona pod przewodnictwem Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej przyniosła urzeczywistnienie marzeń, o które walczyły i którymi żyły całe pokolenia najlepszych ludzi naszego narodu od dziesiątków lat — stworzyła dzisiejszą rzeczywistość, podniosła stopę życiową ludności, zbudowała potężny przemysł z dziedzinami, jakich nigdy przedtem nie posiadaliśmy, a w tym i stojący już na mocnych podstawach przemysł samochodowy.

Przemysł motoryzacyjny w Polsce Ludowej rozpoczął swą pracę w 1945 r. w bardzo trudnych warunkach. Niewielki potencjał produkcyjny z zakresu przedwojennego został niemal doszczętnie zniszczony przez okupanta, a nieliczny personel fachowy wykruszył się w czasie wojny. Jedyną bazą były puste i zdewastowane hale „Ursusa" i „Starachowic".

Z krytycznej sytuacji naszego taboru samochodowego wyratował nas Związek Radziecki, który dostarczył nam znacznej ilości samochodów i ciągników rolniczych. Jednak nie mogło to rozwiązać zasadniczych trudności i stale rosnących potrzeb. Rozwiązanie było możliwe w wypadku posiadania przemysłu motoryzacyjnego opartego o własną myśl twórczą i duże nowocześnie wyposażone i zorganizowane zakłady produkcyjne.

Centralnym zagadnieniem stał się samochód ciężarowy oraz budowa fabryki samochodów ciężarowych w Starachowicach. Opracowanie konstrukcyjne powierzono zespołowi doświadczonych inżynierów, który składał się z Jana Wernera, Jerzego Wernera i Zdzisława Dębickiego.

W 1947 roku projekt techniczny był gotów i przystąpiono do realizacji prototypu. Badania drogowe prototypu wykazały, że spełnia on dobrze postawione w założeniach wymagania. W 1948 roku zapadła decyzja seryjnej budowy tego typu samochodów w Zakładach Starachowickich, które kompletnie przebudowano i wyposażono. W 1949 roku została wykonana seria próbna 20 sztuk. W roku 1950 ruszyła już taśmowa produkcja tych samochodów.

W 1952 r. załoga FSC Starachowice uroczyście obchodziła wypuszczenie dziesięciotysięcznego „STARA-20", a w 1954 roku dwudziesto-tysięcznego.

Równolegle z produkcją samochodów opanowana została produkcja przyczep polskiej konstrukcji, które pod względem jakości nie ustępują przyczepom zagranicznym.

Dla przewozów masowych (np. akcja skupu na wsi, przewozy sezonowe itp.) o dużej objętości wyprodukowany został na bazie „STARA-20" ciągnik siodłowy z naczepą.

Konstrukcja ciągnika siodłowego C-60 oparta jest w głównej mierze na elementach samochodu „STAR-20". Ciągnik zaopatrzony jest w silnik produkcyjny S-42, produkcyjną kabinę kierowcy, natomiast skróconą ma bazę. Na ramie, która w stosunku do STAR-20 też jest skrócona, umieszczone jest siodło do mocowania na nim naczepy. Ciągnik zaopatrzony jest w pneumatyczne hamulce nadciśnieniowe do hamowania naczepy oraz w hamulec hydrauliczny dla użytku przy jeździe pojedyńczej.

Rozwój budownictwa w naszym kraju, wymagał coraz to większej mechanizacji pracochłonnych robót. Szczególnie potrzebny był samochód wywrotka. Przed konstruktorami stanęło zadanie niełatwe, była to bowiem pierwsza w Polsce próba opracowania pojazdu tego rodzaju.

Pierwszy prototyp samochodu samowyładowczego (wywrotki), skonstruowanego na bazie ciągnika C-60, wykonano w 1950 r. Po przeprowadzeniu serii badań i naniesieniu odpowiednich poprawek w konstrukcji, powstał produkcyjny typ samochodu samowyładowczego STAR-W14.

Polscy konstruktorzy mogą poszczycić się również poważnym wkładem w kierunku zaspokojenia potrzeb transportu osobowego. W 1948 roku opracowana została konstrukcja autobusu „Star-50". W 1951 r. prototyp tego samochodu pomyślnie zdał egzamin na próbach drogowych. Autobus został opracowany na bazie samochodu STAR-20, przy czym rozstaw jego osi odpowiednio uległ zwiększeniu.

Było to niewątpliwie bardzo udane rozwiązanie konstrukcyjne, jednak przemysł nadwoziowy w stanie początkowych trudności nie mógł podjąć się seryjnej produkcji całkowicie metalowego autobusu. Wobec tego podjęto opracowanie innej wersji autobusu, mianowicie o konstrukcji mieszanej, tj. stalowo - drewnianej. Prace konstrukcyjne nad tym typem ukończono w 1952 roku, a w roku 1953 ruszyła seryjna produkcja osobowo-towarowego autobusu „STAR-51".

W JEDNYM wspólnym SZEREGU

Kazimierz Wilczyński

Mija dziesięć lat od chwili wyzwolenia naszego kraju i od pamiętnych chwil, kiedy w wolnym już Lublinie Manifest Lipcowy ogłosił powstanie Polski Ludowej, wolnej od wyzysku i niesprawiedliwości, w której władzę sprawować będą ludzie pracy.

Dziś, gdy patrzymy na drogę przebytą w tym okresie, możemy stwierdzić, że nie zmarnowaliśmy tych dziesięciu lat.

Grzmiały jeszcze działa na długiej linii frontu od Karpat do Bałtyku i w krwawych walkach czołgi torowały drogę do Berlina, a na wyzwolonych terenach powstawało już nowe życie.

Trzeba było zaczynać od początku, a jak wiemy — każdy początek nie jest łatwy. Transport miał wtedy odpowiedzialne zadanie szybkiego zaopatrzenia miast i wsi w naj-



Niema dziś w całym kraju budowli, gdzie nie pracowałby i wydatnie pomagał transport samochodowy. Na zdjęciu: samochody - wywrotki ZIS zwożą materiały budowlane dla nowopowstającego osiedla robotniczego

bardziej niezbędne materiały i artykuły pierwszej potrzeby. Linie kolejowe były zniszczone, mosty zerwane, urządzenia przeładunkowe zburzone lub wywiezione przez okupanta, toteż cały ciężar tego zadania spadł przede wszystkim na transport samochodowy.

Z pomocą przyszedł nam i wtedy Związek Radziecki, dostarczając samochodów ciężarowych i osobowych. Resztę należało wyremontować z wraków wydobytych z gruzów i rowów przydrożnych.

Czas naglił. Miasta czekały na zaopatrzenie w żywność i surowce dla fabryk, a wieś na niezbędne artykuły przemysłowe. Życie silniejsze było od ruin i zgliszcz.

Pamiętamy te czasy, gdy ciężarowy ZIS zastępował z powodzeniem autobus, a wycofane od wielu lat stare samochody, zapomnianych już marek i typów, wróciły na ulice miast jako taksówki.

Nie lepiej przedstawiała się także sprawa warsztatów naprawczych i zaopatrzenia technicznego, a brak specjalistów dawał się szczególnie we znaki. W tych trudnych warunkach wyrastały jednak nowe kadry kierowców, mechaników i pracowników transportu — ludzi, którzy rozumieli, że powierzono im ważny odcinek pracy w ludowej Polsce.

Gdy zwycięsko zakończyły się działania wojenne, te szczupłe kadry zasilone zostały poważną ilością fachowców powracających z wojska. Wracali do domów i zaraz potem, jeszcze w mundurach, siadali za kierownicą, stawali przy warsztatach, aby budować wyzwoloną Ojczyznę.

Znane są nazwiska kierowców z I Dywizji im. Tadeusza Kościuszki, którzy z takim samym zapałem i poświęceniem jak kiedyś na froncie, walczą dziś o coraz wspanialszy rozwój kraju. Kościuszkowiec Stanisław Szabliński, który przeszedł całą drogę od Lenino do Berlina odznaczony został już dwukrotnie odznaką „Wzorowy Kierowca" za ofiarną pracę w Min. Żeglugi, a potem w CUW.

Kapral Andrzej Rosiak z II batalionu Pierwszej Brygady Pancernej im. Bohaterów Westerplatte zdobył wysokie kwalifikacje w kompanii remontowej tej brygady i za udział w wielu operacjach oraz za niestrudzoną pracę przy maszynach bojowych był wyróżniony wieloma odznaczeniami.

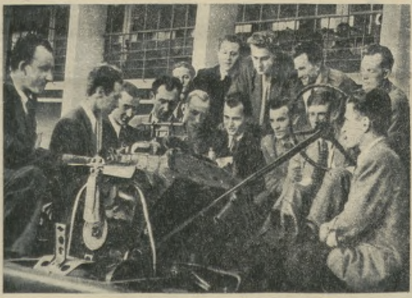
Przychodzą lata 1947 i 48. Kapral rezerwy ludowego Wojska Polskiego Andrzej Rosiak pracuje z zapałem jako kierowca w przedsiębiorstwie budowlanym.

Pracowników transportu, których wojsko ludowe wychowało w głębokiej miłości do Ojczyzny i do wykonywanego zawodu jest wielu w szeregach PKS i innych przedsiębiorstwach transportowych. Bolesław Rudzewicz, b. chorąży I Armii, dziś jest wyróżniającym się pracownikiem Ekspozytury PKS w Warszawie; Władysław Wilczyński, b. szef pododdziału samochodowego I Armii dziś pracuje w ekspozyturze towarowej, będąc jednocześnie sekretarzem Podstawowej Organizacji Partyjnej w swoim przedsiębiorstwie. Michał Kiszko, który woził pontony na budowę mostów na Bugu, Wiśle i Odrze dziś jest majstrem, specjalistą od pomp wytryskowych.

Wszystkim tym i tysiącom innych, którzy pracują w różnych przedsiębiorstwach transportowych na terenie całej Polski, wojsko ludowe dało do ręki dobry zawód i co najważniejsze — dało zamiłowanie, bez którego nie możliwe byłyby do osiągnięcia tak piękne wyniki w pracy.

A rozwój naszego kraju i rozwój motoryzacji był z roku na rok coraz szybszy; coraz więcej samochodów pojawiało się na drogach i zadania były coraz poważniejsze.

Ten rozwój zawdzięczamy przede wszystkim pomocy Związku Radzieckiego, który dostarczył nam planów, urządzeń i dokumentacji potrzebnych do uruchomienia własnego przemysłu samochodowego. Powstały fabryki w Starachowicach, Ursusie, Lublinie i w Warszawie na Żeraniu gdzie budujemy zgrabne i szybkie „Warszawy". Robotnicy polscy, przeszkoleni przez radzieckich fachowców, doskonale dają dziś sobie radę przy obsłudze najbardziej nowoczesnych obrabiarek, a grupa robotników i techników zarówno z Lublina jak i z Żerania, która przeszła w swoim czasie przeszkolenie i praktykę w największych zakładach samochodowych ZSRR, jest dziś czołowym zespołem fachowców, kierującym pracą tych zakładów i ich zwycięską walką o wykonanie planów.



W dziesiątkach szkół i uczelni technicznych szkolą się tysiące młodzieży na techników samochodowych, kierowców i mechaników. Na zdjęciu: ćwiczenia na eksponatach w Liceum Samochodowym

W Planie 6-letnim rozwój transportu zapewniony został przez wyznaczenie określonych zadań, zarówno jeśli chodzi o produkcję pojazdów mechanicznych, jak i eksploatację. W 1955 roku, a więc w ostatnim roku Planu, przemysł nasz produkować będzie 25 000 samochodów ciężarowych, 12 000 samochodów osobowych, 11 000 traktorów i 32 000 motocykli.

Jednocześnie ze wzrostem ilościowym taboru, potrzebne są również nowe kadry kierowców, mechaników, techników i inżynierów samochodowych. Pamięta o tym państwo i poprzez sieć kursów i szkół organizowanych przez Ligę Przyjaciół Żołnierza, Służbę Polsce, Polski Związek Motorowy i Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego, umożliwia dziś zdobycie zawodu każdemu, kto ma zamiłowanie w tym kierunku. Kierowcy zawodowi, posiadający już kilkuletnią praktykę, mogą zapisywać się na kursy podnoszące kwalifikacje i zdobywać w ten sposób wyższe kategorie prawa jazdy, a mechanicy wyższe stanowiska w swojej specjalności.

Bodźcem do zdobycia coraz wyższych kwalifikacji są osiągnięcia przodujących kierowców, którzy właśnie dzięki pracy nad sobą uzyskują coraz lepsze wyniki. Jako wzór mogą służyć tacy kierowcy stutysięcznicy, jak Jan Błądek, który na swoim samochodzie przejechał ponad 300 000 kilometrów bez naprawy głównej, Czesław Bajer mogący poszczycić się podobnym wynikiem, Janiszewski, Wroniec, Niedziela, Wysocki, Piecuch i inni, którzy przekroczyli już 150 000 kilometrów bez naprawy głównej na samochodach polskiej produkcji — dając przykłady socjalistycznego podejścia do powierzonych im obowiązków.

Wielkie są możliwości dalszego rozwoju naszego transportu i dla wielu pracowników w tej dziedzinie otwarte jest szerokie pole do wykazania swych umiejętności i zdolności. Trzeba walczyć o coraz wyższe kwalifikacje, coraz lepiej opanowywać nowoczesną technikę, gdyż bez tego nie sposób będzie wykonać tak wielkich zadań, jakie stawia przed nami szybki rozwój naszej ludowej Ojczyzny.

W pracy tej, razem z pracownikami innych gałęzi gospodarki narodowej, stoją wszyscy transportowcy. Stoją w jednym wspólnym szeregu.

PRZODUJĄCY RACJONALIZATORZY

Coraz częściej słyszymy ostatnio o pomysłach racjonalizatorskich żołnierzy-kierowców, które usprawniają pracę naszej służby, a wojsku przysparzają znacznych oszczędności. Żołnierze, których sylwetki zamieszczamy niżej, są to przodujący racjonalizatorzy służby samochodowej Wojsk Lotniczych.



Przodującym racjonalizatorem jest plut. Chochołowicz Stanisław. Na koncie jego osiągnięć racjonalizatorskich jest „Elektryczny przyrząd do elektrycznego spawania mostków akumulatorowych". Urządzenie to w znacznym stopniu usprawnia pracę warsztatu naprawy urządzeń elektrycznych, którego d-cą jest właśnie plut. Chochołowicz. Najlepszym świadectwem jego osiągnięć jest karta wyróżnień, na której wpisano do tej pory aż 17 pochwał.



Pracowitością i sumiennością w służbie odznacza się również kpr. Bartkowiak Bolesław, przodujący mechanik i racjonalizator N-tego oddziału. Na koncie osiągnięć tego zdyscyplinowanego i przykładnego podoficera poza przodownictwem w wyszkoleniu bojowym, politycznym i fachowym są również osiągnięcia na polu racjonalizacji. Ostatnim z nich jest „Przyrząd do badania wtryskiwaczy".



Do licznego grona żołnierzy, którym dopiero wojsko wskazało właściwą drogę w życiu, należy również kpr. Wnęk Jan. Dziedziną racjonalizacji zainteresowało go koło racjonalizatorskie pododdziału, gdzie Wnęk jest częstym bywalcem. Do osiągnięć jego należy pomysł przedłużenia żywotności noża spychacza DT-54 oraz kilka drobniejszych usprawnień przy spychaczu, które obecnie eliminują przestoje traktora.



Bardzo dobrym organizatorem pracy w warsztacie jest kpr. Lemke Jan, do niedawna st. mechanik samochodowy, obecnie — d-ca drużyny N-tego oddziału. Podoficer ten jest projektantem i wykonawcą kilku pomysłów racjonalizatorskich, które w znacznym stopniu usprawniły pracę żołnierzy.

W POLSCE LUDOWEJ



Poza wymienionymi wyżej pojazdami budowanymi w dużych seriach przez przemysł motoryzacyjny, „STAR-20" stał się bazą dla budowy wielu pomocniczych pojazdów mechanicznych, jak:

— samochodowy dźwig przewoźny o nośności 3 000 kg
— samochód wiertniczy do poszukiwań geologicznych,
— wozy radiowe, kina przewoźne, wozy imprezowe itp.

Z powyższego wynika, że „STAR-20" — wytwór rąk polskiego robotnika i myśli polskiego inżyniera stał się faktyczną bazą transportu we wszystkich dziedzinach naszego życia gospodarczego. Z rodzaju zastosowań tego samochodu i usług jakie oddał on dotychczas naszej gospodarce narodowej, widać jak słuszną i dalekowzroczną była decyzja rządu uruchomienia jego produkcji.

Tempo wzrostu naszego przemysłu, budownictwa oraz rozwój całego życia gospodarczego naszego kraju nie mogło być jednak zaspokojone jednym typem wozu ciężarowego. Również przepustowość Zakładów Starachowickich nie wystarczała na zaspokojenie naszych potrzeb. W dalszym ciągu brak nam było zarówno samochodów ciężarowych jak i osobowych.

Jak zwykle w trudnych chwilach naszego wzrostu i tym razem otrzymaliśmy pełną pomoc od naszego niezawodnego przyjaciela — Kraju Rad. Związek Radziecki przekazał nam pełną dokumentację konstrukcyjną, materiałową i technologiczną na budowę najnowszych i najlepszych swoich wozów — samochodu ciężarowego o ładowności 2,5 t. GAZ-51 oraz samochodu osobowego „POBIEDA M-20". Specjaliści radzieccy opracowali dla nas kompletne projekty zakładów budowy samochodów ciężarowych w Lublinie i osobowych na Żeraniu. Projekty te zawierają najnowsze osiągnięcia techniki radzieckiej.

Dzięki tak wszechstronnej i pełnej pomocy ZSRR, polski przemysł samochodowy osiągnął poziom przekraczający najśmielsze marzenia naszej przedwojennej gospodarki. Fabryka Samochodów na Żeraniu i Fabryka Samochodów w Lublinie im. Bolesława Bieruta stały się symbolem braterskiej współpracy w obozie demokratycznym.

Problem motoryzacji rolnictwa nastręczał jeszcze więcej trudności, niż transport. Zniszczenie pogłowia końskiego oraz wyludnienie znacznych obszarów kraju wymagało natychmiastowego zaopatrzenia rolnictwa w znaczną ilość traktorów.

Biorąc pod uwagę istniejący wówczas potencjał produkcyjny, bardzo ograniczone możliwości zaopatrzenia materiałowego, słabe zaplecze techniczne rolnictwa oraz niski poziom fachowy kierowców, zdecydowano już w końcu 1945 r. produkcję ciągnika „URSUS". Ponieważ miał on w przyszłości służyć równocześnie dla użytku w transporcie uznano za najodpowiedniejszy ciągnik z silnikiem o mocy 45 KM.

Zakłady Mechaniczne "URSUS" szybko uruchomiły produkcję wypuszczając w 1948 r. próbną serię. Od tej chwili krzywa obrazująca wzrost produkcji stromo pnie się do góry osiągając w 1954 roku 20 tysięcy wyprodukowanych traktorów.

Zadania pierwszoplanowe rozbudowy mechanizacji transportu i rolnictwa nie przesłoniły bynajmniej naszemu Rządowi i Partii potrzeb szerokich mas. Doceniając wagę sportu, turystyki oraz poprawienia warunków dojazdu do pracy, już w pierwszym etapie odbudowy przemysłu motoryzacyjnego uruchomiono produkcję motocykla, popularnego SHL produkowanego obecnie przez Warszawską Fabrykę Motocykli.

W chwili obecnej kilkadziesiąt tysięcy motocykli SHL jest w ruchu, a produkcja WFM przekroczyła znacznie planowaną liczbę 12 000 sztuk rocznie.

Jakkolwiek pierwsze potrzeby rynku krajowego zostały w zasadzie przez przemysł zaspokojone, to jednak w celu polepszenia konstrukcji opracowano nową wersję motocykla z teleskopowym resorowaniem koła przedniego i tylnego.

W ostatecznej wersji opracowany został motocykl M-06, który w najbliższym czasie całkowicie zastąpi motocykl SHL-125. Obecnie do czasu opanowania produkcji jako przejściowy, zostaje wprowadzony typ M-05. Motocykl M-05 różni się tym od M-06, że nie posiada tylnych teleskopów.

* * *

Jak widzimy przemysł motoryzacyjny wypełnił wszystkie zlecone mu zadania. W ciągu bieżącego dziesięciolecia rozwinął się od poziomu drobnoseryjnej odcinkowej produkcji, do poziomu wielkiego, nowocześnie wyposażonego przemysłu, produkującego masowo wszelkie typy pojazdów mechanicznych.

Żołnierze ludowego Wojska Polskiego, kierowcy i specjaliści służby samochodowej z dumą śledzą te wspaniałe osiągnięcia naszego przemysłu motoryzacyjnego. Duma ta każe im jak największą troską otaczać wyprodukowane rękoma polskiego robotnika pojazdy i sprzęt. Każe im chronić i strzec powierzonej wojsku techniki bojowej jak największego skarbu, gdyż takim jest w rzeczywistości majątek narodowy w kraju, gdzie rządzi lud pracujący, gdzie buduje się socjalizm.

Mjr. B. Bochen

w WALCE

10 przed laty





Pierwsza stolica Polski Ludowej — Lublin całym sercem witała przed 10 — laty oddziały naszego ludowego wojska, wyzwalające u boku Armii Radzieckiej polską ziemię. Ludność wyległa wtedy na ulice miasta, dziękując za wróconą wolność i prawo do nowego, lepszego życia. Niemało słów wdzięczności spotkało również żołnierzy-kierowców I Armii WP, którzy tak dzielnie towarzyszyli żołnierzom innych rodzai wojsk i służb, wykonując wzorowo każde postawione przed nimi zadanie wzdłuż całego szlaku bojowego od Lenino, aż do Berlina. Dziś po 10-ciu latach, gdy w tym samym Lublinie podczas licznych uroczystości i imprez zapoznamy się z olbrzymim dorobkiem Dziesięciolecia Polski Ludowej wspomnijmy sławne czyny kierowców-Kościuszkowców, którzy zawsze są dla nas żołnierzy służby samochodowej, przykładem, jak wszystkie swe siły i umiejętności oddawać należy umiłowanej Ojczyźnie — Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Na zdjęciu: samochody I Armii WP przed 10-laty na ulicach wyzwolonego Lublina.



Wielu jest w naszej służbie przodowników wyszkolenia — żołnierzy przodujących w służbie i dyscyplinie. Jednakże ilość ich nieustannie wzrasta i podnosi się stale poziom ich umiejętności, wzmacnia poczucie odpowiedzialności za powierzony ludowemu Wojsku Polskiemu sprzęt — pojazdy mechaniczne. Dzieje się tak dlatego, ponieważ żołnierze naszego wojska zrozumieli, że pełniąc zaszczytną służbę w szeregach WP i podnosząc jego gotowość bojową, stoją na straży niepodległości i suwerenności ojczystego kraju, bronią zdobyczy polskiej klasy robotniczej i wzmacniają siły obozu pokoju, któremu przewodzi potężny Związek Radziecki. Na zdjęciu: Szef Służby Samochodowej MON wręcza przodującym żołnierzom-kierowcom zaszczytne wyróżnienie za osiągnięcia w szkoleniu i dyscyplinie — odznakę „Wzorowy Kierowca". Od lewej stoją nagrodzeni żołnierze: oficer H. Jagielski, sierżant M. Cypla, sierżant F. Surówka, kapral M. Nosiłowski

w SŁUŻBIE

Żołnierz służby samochodowej to nie tylko wysoko wykwalifikowany kierowca i mechanik, mistrz swej specjalności. Musi on również dobrze opanować specyfikę broni, w której pełni służbę, poznać jej taktykę i działanie w polu. Ale jednocześnie nasz żołnierz-kierowca nie zamyka się w kręgu samej tylko techniki. Opanowuje z zapałem program wyszkolenia politycznego, aby być w pełni świadomym obywatelem swej ludowej Ojczyzny. Na zdjęciu: szer. W. Jędraszko podczas inspekcji w N-tym oddziale wykazał się celującymi postępami w służbie.





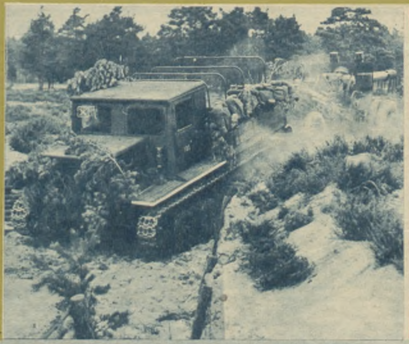


Stale iść naprzód, stale opanowywać nowe wiadomości, aby powierzony nam sprzęt utrzymać w pełnej sprawności technicznej — oto cel, do któ- którego uporczywie dążą żołnierze-kierowcy pełniąc służbę w szeregach naszego ludowego Wojska Polskiego. W ciągu długich miesięcy poznają oni zasady prawidłowej eksploatacji pojazdów mechanicznych, ich budowę, sposoby konserwacji każdego, najmniejszego nawet zespołu. Na eksponatach, przekrojach i wzorach, w salach wykładowych i w warsztatach zapoznają się z nowoczesną techniką samochodową. W ten sposób stają się dobrymi specjalistami w swym zawodzie, tym bardziej, że zdobytą wiedzę utrwalają gruntownie w okresie letnich ćwiczeń na obozach, gdzie hartuje się ich ofiarny żołnierski trud

w SZKOLENIU

Obozy letnie podstawą wyszkolenia bojowego

Ciągnik wjeżdża na stanowisko ogniowe.



Czołg forsuje przeszkodę wodną.

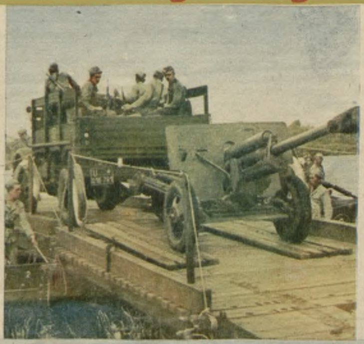


Przed ćwic[illegible] artyleryjskim.





Przejazd przez most pontonowy.



Naprawa silnika w warunkach polowych na obozie.



W miesiącach letnich żołnierze naszego wojska opuszczają swe stałe miejsca postoju, aby w warunkach jak najbardziej zbliżonych do warunków wojennych, doskonalić wiadomości otrzymane w okresie zimowym w garnizonach i zdobywać nowe. Na żołnierzy-kierowców spada na obozach letnich odpowiedzialne zadanie zabezpieczenia działań swych pododdziałów w pojazdy mechaniczne. Żołnierze służby samochodowej wiedzą, że od ich wzorowej współpracy z żołnierzami innych rodzajów wojsk i służb zależy pomyślne przeprowadzenie każdego ćwiczenia, a w rezultacie pomyślne zakończenie letniego okresu szkolenia całego wojska. Toteż nie żałują sił i trudu, wykorzystując całą swą wiedzę i praktykę, aby tylko jak najlepiej zabezpieczyć pełną sprawność techniczną wszystkich posiadanych pojazdów mechanicznych. W nowych polowych warunkach ze wzmożoną troskliwością dbają o prawidłowe ich eksploatowanie i konserwację. Dlatego wiedzą, że ich pojazdy: samochody, ciągniki i motocykle, w najtrudniejszych nawet sytuacjach i warunkach nigdy nie zawiodą.

Zawsze i w[illegible]rzeć paliwo i smary.

Godni miana WZOROWEGO KIEROWCY

Tego dnia w N-tym oddziale samochodowym Wojsk Lotniczych panowało szczególne podniecenie. Nie tylko dlatego, że od samego rana każdy biegał z kawałkiem szyby szukając świeczki dla jej zakopcenia (był to bowiem „dzień zaćmienia"), ale przede wszystkim dlatego, że w tym właśnie dniu miało nastąpić otwarcie III Zlotu Przodowników i racjonalizatorów służby samochodowej Wojsk Lotniczych.

Piękna sala teatralna Oficerskiego Klubu, w której ma obradować Zlot od wczesnego rana roiła się od żołnierzy. Ich zdrowe, na brąz opalone twarze są uśmiechnięte. Bije z nich radość i duma, że właśnie im, spośród tylu przodujących kierowców Wojsk Lotniczych, przypadło w udziale reprezentować swoje pododdziały na dzisiejszym Zlocie.

Na sali jest gwarno i wesoło. Mimo że każdy z żołnierzy reprezentuje tu inny pododdział samochodowy, większość z nich zna się już ze sobą bądź z poprzednich zlotów, bądź też poznała się na łamach gazety Wojsk Lotniczych: „Skrzydła Wolności", która bardzo często zamieszcza sylwetki i korespondencje o osiągnięciach kierowców, racjonalizatorów i specjalistów samochodowych Wojsk Lotniczych.



St. szer. Nowak zbudował „oplatarkę" do drutu nawojowego różnych przekrojów. Jej działanie pokazuje teraz swoim kolegom

Powszechne zainteresowanie wzbudzają, oczywiście, wystawione na sali pomysły racjonalizatorskie i przy nich to panuje największy tłok. Szczególnie wielkie skupiska obserwujemy w dwóch punktach sali. W pierwszym z nich widzimy żołnierza z trzema belkami na naramiennikach, wyjaśniającego kilkunastoosobowej grupie żołnierzy działanie i zastosowanie opracowanego przez siebie „Przyrządu do badania przebić międzywycinkowych twornika". Po drugiej stronie sali grupa mechaników z wielkim zainteresowaniem śledzi pracę pomysłowo zbudowanej „oplatarki drutu nawojowego do prądnic i silników elektrycznych", której projektantem i wykonawcą jest st. szer. Jan Nowak. Są także żołnierze i przy innych eksponatach. Interesuje ich tu wszystko. Wiedzą bowiem, że każde, pozornie nawet mało ważne usprawnienie, ma na celu ułatwienie im pracy i podniesienie na wyższy poziom sprawności technicznej ich pojazdów. Tymczasem jednak muszą przerwać zwiedzanie wystawy, bo zbliża się czas otwarcia Zlotu.

Punktualnie o godzinie 9-tej w imieniu Dowódcy Wojsk Lotniczych dokonuje otwarcia zlotu oficer K., witając przeszło 150 zebranych na sali przodowników i racjonalizatorów. Następnie oficer L. w wygłoszonym referacie podsumował całoroczny dorobek i osiągnięcia służby samochodowej Wojsk Lotniczych w rozwoju ruchu przodownictwa, w szkoleniu bojowym, fachowym i politycznym. w trosce o sprzęt samochodowy i specjalny, na odcinku przedłużenia okresów międzynaprawczych, oszczędności mps, oszczędności ogumienia, racjonalizacji itp. Z referatu dowiedzieliśmy się, że na czele przodowników oszczędzania mps kroczą st. szer. Najmurek Kazimierz, szer. Kostrzewa Stanisław, kpr. Samolak Marian i szer. Furman Stanisław; że największymi oszczędnościami ogumienia poszczycić się mogą szer. Szczęśniak Franciszek i szer. Kremens Józef oraz, że przodującymi racjonalizatorami służby samochodowej Wojsk Lotniczych są st. szer. Nowak Jan, szer. Bugiel Edward i znany nam już plut. Maćkowiak Jerzy.

Dyskusja, która wywiązała się po referacie nacechowana była serdeczną troską o przydzielone samochody i sprzęt techniczny, o przedłużenie okresu ich używalności. Kierowcy, którzy zabierali głos mówili o tym, w jaki sposób doszli do zaszczytnego miana przodownika, jak rozwija się w ich pododdziałach ruch racjonalizatorski, opisywali prace Komisji, kół i grup racjonalizatorskich, podkreślając w jakim stopniu racjonalizacja ułatwiła im pracę, pozwala osiągac oszczędności mps i utrzymywać pojazdy mechaniczne w pełnej sprawności technicznej.

Mówili także o konieczności podniesienia dyscypliny kierowców na jeszcze wyższy poziom, zlikwidowania falowości w ruchu racjonalizatorskim, o wykorzystaniu gazetek ściennych do popularyzacji i racjonalizacji oraz o podniesienie na wyższy poziom uświadomienia politycznego kierowców.

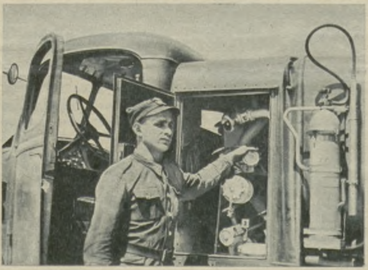
Burzą oklasków powitali uczestnicy zlotu wystąpienie Z-cy Szefa Służby Samochodowej MON oficera U., który w przemówieniu swoim dokonał oceny III Zlotu i wystawy, a następnie, na podstawie kilku ciekawych przykładów z okresu wojny, wykazał ogromny, wciąż postępujący naprzód, dorobek służby samochodowej na polu racjonalizacji i nowatorstwa. Szczególnie mocno podkreślił przy tym fakt, że zarówno podczas wojny, jak i w okresie powojennym właśnie racjonalizatorzy — kierowcy byli tymi żołnierzami, którzy pomagali dowódcom w rozwiązywaniu poważnych nieraz zadań, a pomysły ich były zawsze odbiciem potrzeb służby.

— „Obecnie — powiedział oficer U. — **w okresie pokojowego budownictwa, kiedy nasza służba wyposażona jest w nowoczesny, wspaniały, ale bardziej skomplikowany sprzęt, wymagający o wiele dokładniejszej obsługi, przed racjonalizatorami służby samochodowej stają nowe, poważne zadania. Chodzi bowiem o to, aby najlepsi specjaliści samochodowi, jakimi są, niewątpliwie, racjonalizatorzy, przez osobisty przykład, pomoc i poradę dopomogli wszystkim kierowcom stać się wybitnymi specjalistami, mistrzami w obsługiwaniu swoich pojazdów i przodującymi żołnierzami pododdziałów.**

Uważam, że ten mój dzisiejszy apel znajdzie właściwy oddźwięk w waszych pododdziałach, a wy, którzy polubiliście naszą wspaniałą technikę będziecie o nią dbać zawsze i wszędzie i nauczycie tej dbałości również innych kierowców.

Jestem głęboko przekonany — stwierdził na zakończenie swego przemówienia — że wy, zebrani na tej sali, potraficie przenieść dorobek dzisiejszego Zlotu i wystawy do waszych pododdziałów i uczynicie wszystko, by również wasi koledzy stali się takimi, jakimi są racjonalizatorzy wojsk lądowych, jakimi byli racjonalizatorzy na froncie.

Wiernymi towarzyszami pilotów nazywają w pododdziałach Wojsk Lotniczych kierowców samochodów specjalnych. Na zdjęciu widzimy jednego z nich szer. Mikulskiego przy swoim dystrybutorze





Na zdjęciu: grupa uczestników Zlotu podczas przerwy w obradach. Trójka żołnierzy stojących w środku, to wymienieni w referacie: plut. Maćkowiak, szer. Bugiel i st. szer. Najmurek.

Kiedy w czasie przerwy obiadowej zarządzonej po wystąpieniu Z-cy Szefa Służby Samochodowej MON, uczestnicy Zlotu znaleźli się na placu przed Klubem, na dworze, mimo że było dopiero popołudnie, zaczęło szarzeć. Oczy wszystkich zwróciły się ku mknącej poprzez chmury kuli słonecznej, na którą wtłaczał się właśnie czarny cień księżycia. Zakopcone szkiełka wędrowały z rąk do rąk. Każdy chciał utrwalić sobie w pamięci to niecodzienne zjawisko. Między żołnierzami byli i tacy, którzy tak się w nie zapatrzyli, że z ledwością zdążyli zjeść obiad.

Nikt się jednak tym nie przejmował. Bo oto zbliżał się najprzyjemniejszy moment Zlotu, a mianowicie rozdanie uczestnikom pamiątkowych dyplomów, nagród oraz wręczenie 50 kierowcom odznak „Wzorowy Kierowca".

* * *

Bez przerwy płyną z mównicy nazwiska tych, którzy dobrze zasłużyli sobie na zaszczytne miano „Wzorowy Kierowca". A wywołani, dumni z zaszczytnego wyróżnienia, z uśmiechem na ustach, podchodzą do stołu prezydialnego, by z rąk oficera G. otrzymać odznakę, dyplom i gratulację.

Na tym oficjalna część Zlotu jest zakończona. I mimo, że jego uczestników czeka jeszcze przegląd eksponatów wystawy, oglądanie wspaniałego występu zespołu estradowego Wojsk Lotniczych i zwiedzanie Warszawy, już obecnie widać, że przeżycia dzisiejszego dnia pozostaną na długo w ich pamięci. Toteż śmiało można twierdzić, że każdy z nich postara się nie tylko osobiście być uczestnikiem następnego Zlotu, ale, by zasłużyli na to również kierowcy, których oni dziś reprezentują.

Wynikiem wspólnych ich dążeń będzie, niewątpliwie, to, że służba samochodowa Wojsk Lotniczych na następny Zlot i wystawę przyjdzie z jeszcze większymi osiągnięciami.

por. W. Dubisz

PANCERNYM SZLAKIEM



Od łachy piaszczystej czołgi przez Wisłę na przyczółek przeprawiały się w bród

Wspaniały szlak bojowy ma za sobą ludowe Wojsko Polskie, a w jego szeregach nasze jednostki pancerne i zmechanizowane. Dumni jesteśmy z walk naszych jednostek pancernych, które zadały faszystom dotkliwe ciosy. W walkach tych nasi czołgiści dawali niejednokrotnie wspaniałe dowody swego ludowego patriotyzmu, kunsztu bojowego, męstwa, koleżeństwa żołnierskiego oraz braterstwa broni z żołnierzami niezwyciężonej Armii Radzieckiej.

Za sukcesy odniesione w walkach na szlaku bojowym, wiele naszych jednostek zostało odznaczonych wysokimi odznaczeniami polskimi i radzieckimi. Wielu naszym jednostkom nadano również nazwy miast i rejonów, w walkach o które szczególnie się wyróżniły. Są to jednostki Warszawska, Łużycka, Pomorska, Kołobrzeska, Sudecka, Drezdeńska i inne.

Niejednokrotnie stolica Związku Radzieckiego — Moskwa — salutowała salwami artyleryjskimi czyny bojowe polskich czołgistów. Z dumą wówczas słuchali oni słów rozkazów Generalissimusa Stalina, w których obok wsławionych w walkach oddziałów Armii Radzieckiej wymieniane były jednostki pancerne ludowego Wojska Polskiego.

PIERWSZA WALKA

Swój szlak bojowy nasze jednostki pancerne rozpoczęły 12 października 1943 roku pod Lenino. W pamiętnym boju 1 pułk czołgów Brygady Pancernej im. Bohaterów Westerplatte, przydzielony do 1 Dywizji im. Tadeusza Kościuszki, otrzymał zadanie sforsowania bagnistej rzeki Mierei i wsparcia natarcia piechoty.

Pierwszy bój, mimo uporczywej obrony nieprzyjaciela i trudności terenowych, przyniósł pełny sukces. Czołgi nacierające w szykach piechoty i obezwładniające środki ogniowe wroga, przyczyniły się wydatnie do pierwszego zwycięstwa nad wrogiem.

NA ZIEMIACH POLSKICH

Gdy w lipcu 1944 roku Armia Radziecka dotarła do rubieży Wisły, zawrzały wówczas walki o uchwycenie przyczółków na zachodnim jej brzegu. W walkach tych brały udział również jednostki polskie.

1 Brygada Pancerna otrzymała zadanie wzmocnienia przyczółka opanowanego przez gwardyjskie jednostki generała Czujkowa, wsławione w walkach pod Stalingradem.

Przeprawione pododdziały czołgów niezwłocznie przechodziły do naznaczonych rejonów obrony i od razu, wespół z piechotą radziecką, musiały powstrzymać silne ataki grup piechoty i czołgów hitlerowskich, które, przełamawszy obronę, wdarły się w tym czasie w głąb przyczółka.

W wyniku ośmiodniowych, zaciętych walk naszych czołgistów i gwardzistów generała Czujkowa, włamanie hitlerowskie zostało odcięte, okrążone i zniszczone. Przyczółek został nie tylko utrzymany, lecz również poszerzony.

Walki te, których ośrodkiem stała się mazowiecka wieś Studzianki, zrodziły wielu bohaterów, jak podporucznik Świetana, Tarajmowicz i inni.

Wkrótce po tym nasze czołgi brały udział w wyzwalaniu Pragi oraz w walkach o Jabłonnę, zajmując wraz z piechotą i saperami podstawę wyjściową do bezpośredniego natarcia na Warszawę, które nastąpiło w styczniu 1945 roku.

1 Brygada Pancerna w awangardzie głównej grupy uderzeniowej jako jedna z pierwszych, wdarła się od strony Piaseczna do Warszawy, a w ślad za nią inne oddziały czołgów i dział pancernych.

Pod ciosami Armii Radzieckiej, po zepchnięciu ich z linii Wisły, wojska hitlerowskie pospiesznie cofały się na zachód. W pościgu za nimi jako pierwsze posuwały się jednostki pancerne, przy współudziale których została zdobyta Bydgoszcz.

W WALCE O ZIEMIE PIASTOWSKIE

W dalszym pościgu za wojskami hitlerowskimi jednostki radzieckie i 1 Armii Wojska Polskiego skierowały się na północny-zachód, spotykając silnie rozbudowany pas umocnień zwany „Wałem Pomorskim". Jednak

Na ćwiczeniach działaj jak w boju

ORIENTOWANIE SIĘ z czołgu



Orientowanie się z czołgu przy otwartych włazach tak podczas marszu, jak i na postoju w zasadzie niczym się nie różni od ogólnych sposobów orientowania się w terenie i nie nastręcza większych trudności. W tych warunkach orientowanie się z czołgu możemy porównać do orientowania się z samochodu. Natomiast o wiele trudniej jest orientować się z czołgu przy zamkniętych włazach, zwłaszcza w warunkach ograniczonej widoczności jak na przykład w nocy, we mgle lub podczas zamieci itp.

Istnieją dwa zasadnicze sposoby orientowania się z czołgu w terenie: bez mapy i według mapy. Sposoby orientowania się z czołgu w terenie bez mapy są takie same jak i poza czołgiem, wyłączając naturalnie możliwości wykorzystania kompasu. Zasadniczym natomiast sposobem orientowania się z czołgu jest orientowanie się według mapy.

Jak wiemy orientowanie się w terenie według mapy polega na umiejętności zorientowania jej, określeniu na niej swego miejsca stania, porównaniu z terenm oraz określeniu na mapie kierunku drogi, którą należy się posuwać.

W czołgu mapę możemy zorientować następującymi zasadniczymi sposobami:

— według stron świata określonych według położenia słońca, księżyca, gwiazd lub przedmiotów terenowych;

— według linii terenowych takich jak drogi, rzeki, charakterystyczne formy rzeźby terenu itp. (jest to zasadniczy sposób orientowania mapy w czołgu podczas marszu);

— według określonego na mapie kierunku posuwania się czołgu, przy czym należy pamiętać, aby wykreślony na mapie kierunek ruchu czołgu pokrywał się z jego osią.

Określając położenie czołgu według mapy musimy jednak uprzednio zorientować ją według jednego z wyżej wymienionych sposobów.

W celu szybkiego i dokładnego określenia swego miejsca stania, konieczna jest również znajomość rejonu względnie kierunku działania czołgu. Dlatego w czasie marszu powinniśmy ciągle obserwować otaczający teren i utrwalić w pamięci lub zaznaczyć na mapie swoje położenie. W przypadkach, gdy sytuacja bojowa na to pozwala, przypuszczalny rejon swego położenia możemy nakreślić według kierunku i czasu, jaki minął od chwili wyruszenia z podstaw wyjściowych, względnie od zaznaczonej rubieży lub dozoru.

Położenie czołgu w różnych sytuacjach bojowych możemy określić według mapy kilkoma sposobami, z których omówię tylko najmniej skomplikowane, lecz za to najczęściej stosowane.

Do takich sposobów należy *sposób porównywania przedmiotów terenowych* (rys. 1), który polega na porównaniu przedmiotów terenowych i form ukształtowania terenu, znajdujących się w danym momencie w pobliżu miejsca położenia czołgu z oznaczeniem tych przedmiotów na mapie.

W czasie marszu często stosujemy *sposób pomiaru odległości wzdłuż osi marszu* (rys. 2). Dokonuje się go z czołgu według kilometromierza lub czasu i szybkości posuwania się czołgu.

Dlatego musimy stale znać długość przebytej drogi, aby móc w każdej chwili i sytuacji odmierzyć ją na mapie i określić, chociażby ogólnie, swoje położenie. W celu łatwiejszego określenia na mapie miejsca



rys. 3

stania czołgu przez mierzenie, konieczne jest w punkcie wyjściowym, a także na określonych i zawczasu oznaczonych rubieżach lub dozorach, zapisywać dane kilometromierza. Różnica tych danych pokaże nam przebytą odległość w terenie, którą odmierżamy na mapie wzdłuż osi marszu krzywomierzem lub cyrklem. W razie niesprawności kilometromierza przebytą odległość możemy również obliczyć biorąc pod uwagę czas marszu czołgu z uwgzlędnieniem jego średniej szybkości.

W wypadku gdy teren jest szczególnie ubogi w dozory, a w polu naszego widzenia pokaże się chociażby jeden tylko dozór oznaczony na mapie, orientujemy się *według kierunku na odległy przedmiot* wykonując następujące czynności: orientujemy mapę jednym z możliwych sposobów, a następnie sposobem wizowania wstecz wykreślamy na mapie kierunek od dozoru ku sobie, odmierzając odległość określoną na oko.

Wiemy, że najtrudniej jest orientować się w terenie w początkowym okresie ataku i w głębi obrony nieprzyjaciela, ponieważ, związani walką, nie mamy możności dokładnego porównywania mapy z terenem. Dlatego w celu łatwiejszego orientowania się w czasie walki, artyleria w określonych okresach czasu względnie na specjalny sygnał czołgów strzela pociskami dymnymi lub smugowymi w kierunku ataku na tyły nieprzyjaciela.

Ten sposób orientowania się *według wybuchów pocisków* (rys. 3) *własnej artylerii* ma szczególne znaczenie podczas działania czołgów w terenie pociętym lub zakrytym względnie ubogim w dozory.

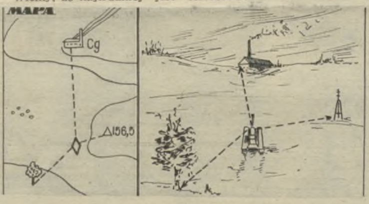
Zasadniczym warunkiem prawidłowego utrzymania nakazanego lub obranego w terenie kierunku jest bezsprzecznie uprzednie szczegółowe zapoznanie się z trasą marszu i dokładne wykreślenie jej na mapie. Krótki kierunek marszu, na przykład kierunek ataku, czołgiści obowiązani są tak przestudiować na mapie i w terenie, aby dokładnie zapamiętać rejon przyszłych działań.

W celu właściwego przygotowania się do marszu we wszystkich warunkach terenowych i atmosferycznych oraz o każdej porze roku i dnia musimy wykonać następujące czynności: przestudiować ogólny charakter terenu wzdłuż osi marszu; wybrać i ponumerować dozory oraz zmierzyć odległość między nimi. Następnie zmierzyć długość trasy marszu, obliczyć czas i dopuszczalną szybkość marszu w danym terenie oraz zmierzyć kąty skrętów czołgu na każdy nowy kierunek marszu. Takie dokładne przestudiowanie terenu, w którym będziemy walczyć lub prowadzić marsz, ułatwi nam w najtrudniejszych nawet sytuacjach orientowanie się w terenie.

Z powyższego widzimy, jak ważna jest dla czołgistów umiejętność orientowania się w terenie z czołgu. Dlatego powinniśmy wykorzystać każde zajęcie ze sprzętem do pogłębiania swoich umiejętności w stosowaniu odpowiednich sposobów orientowania się w terenie w zależności od zaistniałych warunków lub sytuacji.

Letni okres, w którym obecnie przebiega nasze szkolenie sprzyja pogłębieniu tych umiejętności w szerszym zakresie i w warunkach najbardziej zbliżonych do bojowych.

H. K.



rys. 1



rys. 2

MECHANIKU KIEROWCO pamiętaj!

1. Nie obciążaj silnika, jeśli temperatura wychodzącego oleju nie osiąga 40° C.
2. Przed uruchomieniem silnika natłocz ręczną pompą olejową oleju do CDO (manometr winien wskazać 1—2 kg/cm²).
3. Nie uruchamiaj silnika jeśli w zbiornikach jest mniej niż 20 l oleju.
4. Nie zrywaj plomb umieszczonych na śrubach regulacyjnych i na korektorze pompy wtryskowej, by nie spowodować awarii silnika.
5. Nie zapominaj po każdych 1—2 godz. pracy silnika smarować uszczelnienia pompy wodnej (jeśli czołg zaopatrzony jest w ręczną smarownicę pompy wodnej).
6. Systematycznie i starannie dbaj o czystość przy wlewaniu paliwa, oleju i wody.
7. Sprawdzaj jak najczęściej swobodny (20—25 mm) i roboczy (100—114 mm) przesuw cięgła sprzęgła głównego. Niewłaściwe bowiem przesuwy mogą być przyczyną powichrowania się tarcz ciernych.
8. Sprawdzaj prawidłowość regulacji układu sterowania skrzyni przekładniowej (sprawdzianem — odległości punktów). Nieprawidłowości w regulacji doprowadzają najczęściej do uszkodzenia skrzyni przekładniowej.
9. Sprawdzaj przed każdym wyjazdem jakość zazębienia korby mechanizmu napinania gąsiennicy z zębatką na pancerzu czołga (luz powinien przekraczać 1 mm). Nadmierny luz może spowodować zgięcie korby.
10. Nie wyłączaj „masy“ przy pracującym silniku.
11. Przy obrotach wału korbowego silnika większych niż 600 obr/min. amperomierz winien wskazywać „ładowanie“. W przeciwnym razie bateria akumulatorowa może ulec szybkiemu wyładowaniu.
12. Jeśli przy uruchomieniu silnika woltomierz pokazuje mniej niż 20 V, oddaj baterię do naładowania.

CZOŁGISTÓW 1 i 2 ARMII WP

nawet i on nie powstrzymał impetu natarcia. Czołgiści nasi wspólnie z oddziałami piechoty rozbijali jeden po drugim silne punkty oporu wroga oraz umocnione rejony.

Pod potężnymi uderzeniami naszych jednostek, wspartych oddziałami pancernymi, padł Mirosławiec, a następnie położone na północ Sępolno, Żabin, Wierzchowo, Złocieniec, Świdwin i inne.

Część jednostek pancernych rozpoczęła pościg za nieprzyjacielem w kierunku Kołobrzegu, zdobywając go 18 marca po kilkudniowych ciężkich walkach.

W tym czasie inne jednostki pancerne weszły w skład armii pancernej generała Katukowa, która dotarwszy do Bałtyku, skierowała swe uderzenie ku Zatoce Gdańskiej, gdzie wycofywała się 2 armia hitlerowska. W pościgu tym z bohaterskimi czołgistami radzieckimi Westerplattowcy dotarli do Wejherowa, zdobyli je i wzdłuż szosy na Redę rozwinęli natarcie w kierunku Gdyni, rozbijając po drodze potężne nieprzyjacielskie kolumny transportowe.

Szczególnie zażarty bój toczył się o przełamanie głównego pasa obrony w rejonie Janowa. Walki te cechowała niezwykła zaciętość. Hitlerowcy bowiem stawiali desperacki opór.

Tymczasem główne natarcie na okrążone wojska hitlerowskie wykonano z rejonu Sopot. I w tych walkach wzięli udział Westerplattowcy. W szybkim działaniu opanowana została Gdynia i jej port, a następnie Gdańsk.

Na przełomie marca i kwietnia 1945 r. radzieckie i polskie jednostki oczyszczały północne i zachodnie obszary Polski od pozostałych tam jeszcze grup nieprzyjaciela. Pod Kamieniem Pomorskim w likwidacji hitlerowców udział wzięli również artylerzyści pancerni.

NA ZACHÓD OD ODRY I NYSY

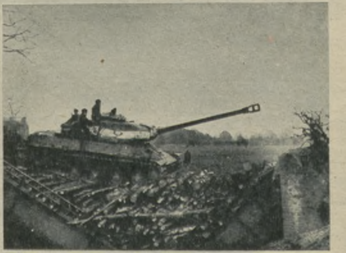
Z kolei czołgiści nasi w składzie wojsk 1 Frontu Białoruskiego wraz z jednostkami 1 Armii brali udział w forsowaniu Odry. W tym czasie w składzie 1 Frontu Ukraińskiego, operującego na zachód od Nysy, zaczęła działać potężna jednostka pancerna — 1 Korpus Pancerny.

Czołgiści 1 Korpusu w początkowym okresie walki współdziałali z jednostkami 2 Armii przy zdobyciu wielu miejscowości, aż do przedmieść Drezna. Później jednak zostali zmuszeni do obrony przez przeważające siły pancerne wroga, zdążającego na odsiecz zgrupowaniu zamkniętemu w pierścieniu berlińskim. W rejonach Budziszyna i Niesky czołgiści nasi toczyli wielodniowe walki obronne, powstrzymując napór hitlerowców.

Walki obfitowały w masowe przykłady indywidualnego i zbiorowego bohaterstwa, które zagrzewały całe jednostki do nieustępliwej walki z przeważającymi siłami wroga. Wymienić tu należy chociażby tylko pluton braci Korczyńskich.

Wkrótce też, dzięki sukcesom Armii Radzieckiej, główne siły hitlerowskie działające na tych obszarach zostały rozbite i czołgiści nasi przeszli znów do pościgu za wrogiem w kierunku Drezna i Mielnika, biorąc czynny udział w wyzwalaniu bratniej Czechosłowacji.

Daleko poza granice kraju docierały u boku Armii Radzieckiej czołgi polskie. Jednostki pancerne walczące w składzie 1 Armii dowodzonej przez generała Popławskiego, wyszły poza Berlin, aż po rzekę Łabę. Jednostki 1 Korpusu Pancernego działające w składzie 2 Armii Wojska Polskiego, dowodzonej przez bohaterskiego generała Świerczewskiego, dotarły do Mielnika, pozostawiając za sobą tysiące przebytych kilometrów, z czego około 800 km w walkach.



W pościgu za nieprzyjacielem czołgi musiały pokonywać wiele zniszczonych mostów przez liczne rzeki i kanały

Cały bohaterski szlak bojowy naszych jednostek pancernych jest szlakiem wielu zwycięskich walk nad wrogiem, po mistrzowsku przeprowadzonych w oparciu o stalinowską naukę zwyciężania. Jest on skarbnicą bogatych doświadczeń bojowych, mistrzowskiego prowadzenia walki czołgowej. Wskazują na to zarówno walki obronne pod Studziankami i pod Niesky, działania zaczepne w walkach o przełamanie potężnych pozycji obronnych na Wale Pomorskim, nad Zatoką Gdańską, w walkach o miasta: Pragę, Kołobrzeg i inne, jak również w pościgu za nieprzyjacielem.

Wykorzystując jak najszerzej przykłady z bojowych doświadczeń naszych oddziałów, uczymy się skutecznie walczyć i gromić wroga, uczymy się tego, co potrzeba żołnierzowi we współczesnej walce: mistrzowskiego władania bronią i sprzętem, opanowania taktyki działań, umiejętnego współdziałania w czasie natarcia i obrony, wytrwałości i uporu w walce itp. Uczymy się aktywnej, a więc najskuteczniejszej walki z wrogiem.

por. J. Weiss

WYCHOWAŁO ICH LUDOWE WOJSKO POLSKIE



Nasze olbrzymie osiągnięcia, jakie uzyskaliśmy na przestrzeni dziesięciolecia Polski Ludowej, zawdzięczamy wytężonej, twórczej pracy całego narodu, a przede wszystkim wielotysięcznej rzeszy przodowników pracy i racjonalizatorom — najlepszym synom naszej Ojczyzny. Wśród nich wielu jest takich, którzy swój zawód uzyskali w szeregach Ludowego Wojska Polskiego, pełniąc odpowiedzialną służbę jako żołnierze-kierowcy i mechanicy. Dzięki nabytej wiedzy fachowej i wszechstronnemu przeszkoleniu rezerwiści służby samochodowej przysparzają dziś naszej gospodarce znacznych korzyści. Tak, jak wzorowo pełnili służbę wojskową, tak obecnie przodują w swych zakładach pracy, ciesząc się zasłużenie opinią najlepszych pracowników.









Największym naszym obiektem przemysłowym jest kombinat hutniczy Huta im. Lenina. I tu, na terenie huty, pracuje transport samochodowy, pomagając w budowie tego giganta. Przodownikiem pracy wyróżnionym za ofiarny trud jest kierowca samochodu-wywrotki Michał Nowak.



Plut. rez. Jan Widlicki był wzorowym dowódcą pododdziału w N-tej szkole służby samochodowej. Swoje wiadomości fachowe i doświadczenie zdobył w szeregach Ludowego Wojska Polskiego. Obecnie jest przodującym brygadzistą Starachowickiej FSC i obok odznaki „Wzorowy Kierowca" z dumą nosi na piersi zaszczytne wyróżnienie przodownika pracy Polski Ludowej.

Nazwisko Karola Szymoniuka znane jest doskonale pracownikom rolnym zespołu PGR Wikliszki (woj. olsztyńskie). Wiedzą o nim wszyscy, że wykonane przezeń 280% normy stawia Szymoniuka wśród najlepszych kombajnerów kraju. Ale wiedzą również, że zawód traktorzysty zdobył w wojsku, gdzie oprócz wielu pochwał zasłużenie otrzymał odznakę „Wzorowy Kierowca".



„Być w wojsku wzorowym żołnierzem, a w cywilu przodownikiem pracy" — tak postanowił członek partii szer. rez. St. Okoń. Toteż szkoląc się w jednym z oddziałów służby samochodowej uzyskał zasłużenie pierwszą lokatę i miano najlepszego mechanika pododdziału. Obecnie pracuje on w FSC im. Bolesława Bieruta, stojąc na czele brygady młodzieżowej





Kpr. rez. W. Łukasik, to syn małorolnego chłopa, który nie mógłby nawet marzyć w Polsce sanacyjnej o zdobyciu pracy. Dziś w Polsce Ludowej jest on wykwalifikowanym specjalistą samochodowym, pracuje w FSO na Żeraniu, jako kontroler instalacji elektrycznych naszych „Warszaw". W dniu 1 maja 1954 roku otrzymał odznakę przodownika pracy.



Opracowanie redakcyjne: Stefan L. Strzałkowski. Wykonał: Witold Kalicki
Wojskowe Zakłady Graficzne. Warszawa. Zam. 1199. CW-18308.